



**HAL**  
open science

## (Re)placer la mobilité dans son contexte : le parcours commenté, un outil de recueil et d'analyse de données de mobilité

Michel Desprès, Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete

### ► To cite this version:

Michel Desprès, Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete. (Re)placer la mobilité dans son contexte : le parcours commenté, un outil de recueil et d'analyse de données de mobilité. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2019, La mobilité en méthodes, 2019, 21p. 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-07. hal-02146291

**HAL Id: hal-02146291**

**<https://hal.science/hal-02146291>**

Submitted on 11 Jun 2019

**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 - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

## DOSSIER / ISSUE

La mobilité en méthodes  
*Methods of mobility*

## (Re)placer la mobilité dans son contexte : le parcours commenté, un outil de recueil et d'analyse de données de mobilité

### Putting mobility back in its place: use of the go-along interview to collect and analyse mobility data

Michel DESPRES, Sébastien LORD, Paula NEGRON-POBLETE

© IFSTTAR 2019

**Résumé** Le présent article traite de l'utilisation de la méthode des parcours commentés dans le cadre de protocoles d'enquête mixtes ayant pour sujet la mobilité. Utilisés de plus en plus en sciences sociales depuis le début des années 2000, les parcours commentés demeurent une méthode d'enquête assez peu commune en sciences sociales. Bien que plusieurs travaux se soient penchés sur les considérations méthodologiques de ces parcours par rapport aux entretiens dans le passé, peu d'articles ont cherché à proposer une exploration systématique de leurs modalités et paramètres selon les variantes observées dans la littérature. De même, peu d'articles ont traité de la plus-value que peuvent apporter les parcours commentés aux études mixtes, notamment celles ayant pour sujet la mobilité quotidienne. Après un bref retour sur les fondements théoriques des parcours commentés, la seconde section propose une déconstruction des parcours en un certain nombre de paramètres liés à l'environnement ou au cadre contractuel du parcours, qui sont discutés à l'aide d'exemples tirés de la littérature récente. Dans la

troisième partie, nous présentons un exemple d'application des parcours commentés dans le cadre de méthodes mixtes par le biais d'une recherche sur la mobilité quotidienne de personnes vieillissantes. Nous discutons plus précisément de l'enrichissement apporté par ces parcours à la connaissance des pratiques spatiales de divers profils d'individus étudiés par voie de questionnaire, notamment via la structuration des données dans un système d'information géographique qualitatif.

**Mots clés** parcours commentés, méthodes mixtes, mobilité quotidienne, quantitatif, qualitatif

**Abstract** The current article presents a methodological overview of the go-along method as a useful tool in mixed-methods research protocols. Increasingly used since the early 2000, these interviews remain an uncommon research method in social sciences. Even though numerous authors have studied the go-along methods to compare them to more traditional interview formats, few research papers have offered a systematic overview of their parameters and variations. Accordingly, few articles have discussed the added value go-along interviews can bring to mixed-methods research protocols, namely those that focus on the study of daily mobility. After a brief presentation of the theoretical foundations of go-along interviews, the second part of the paper provides a deconstruction of the go-along format into a certain number of methodological parameters, which are discussed using examples from the recent scientific literature. In the third part, the paper presents an example of use of the go-along interview in a mixed-method research protocol, which focuses on the

Michel DESPRES (✉)  
Faculté de l'aménagement,  
Université de Montréal  
courriel : michel.despres@umontreal.ca

Sébastien LORD (✉)  
École d'urbanisme et d'architecture de paysage,  
Université de Montréal  
Courriel : sebastien.lord@umontreal.ca

Paula NEGRON (✉)  
École d'urbanisme et d'architecture de paysage,  
Université de Montréal  
Courriel : p.negron-poblete@umontreal.ca

study on the daily mobility of aging adults. The paper addresses in greater details the richness of information these go-along interviews can bring to the understanding of spatial practices among individuals with various profiles, namely by the synthesis of spatial and qualitative information in a geographical information system.

**Key words** go-along, mixed-methods, research methods, daily mobility, qualitative GIS

## 1. Introduction

En aménagement, la qualité des interventions dans l'espace dépend de la qualité de la compréhension des réalités de la vie quotidienne. Ces réalités sont multiples et comprennent des facettes diverses, tant fonctionnelles qu'expérientielles. La vie urbaine ne se réduit pas à un ensemble de considérations liées à son fonctionnement, c'est également une expérience, ou plutôt des expériences particulières, constitutives de modes de vie distincts. Or, dans les questions liées au transport, à la mobilité quotidienne et au vieillissement, de nombreux travaux ont surtout privilégié des études présentant une « vue de surplomb » d'inspiration fonctionnaliste des modes de vie et des environnements urbains plutôt qu'un regard sur la construction de la mobilité dans le contexte de « parcours de vie » distincts. Encore plus rares sont les études visant à combiner ces deux angles, ce que peuvent offrir les méthodes mixtes.

À cet égard, le « Mobility Turn » enclenché depuis le début des années 2000 avec des ouvrages tels que ceux de Bonnet et Desjeux [1] ou les articles de Sheller et Urry [2] ont marqué le retour en force des questions liées aux mobilités — toutes les mobilités — dans les sciences sociales. Ce faisant, un appel a été lancé afin que la recherche et les domaines de la pratique de l'aménagement tiennent davantage compte des considérations sensibles et expérientielles des mobilités, que ces mobilités soient liées aux mouvements des personnes, des objets, de l'information ou des idées [3].

Parmi bien d'autres contributions, dont nous parlons un peu plus loin, l'une des contributions majeures des auteurs associés au « Mobility Turn » est d'abord d'avoir popularisé une distinction entre l'étude du « mouvement » et celle de la « mobilité », qui ne sont pas des concepts interchangeables. Le mouvement désigne

un déplacement effectué dans un espace géographique, d'un point A à un point B, selon une certaine mesure de temps (minute, heure, jour, etc.) [4]. Le concept de « mobilité » se veut plus englobant et prend en compte le fait que le mouvement ne se déroule pas dans un espace hors du temps et de l'espace, mais bien dans un contexte sensible, spatial, social et culturel qui peut changer et se transformer au fil du temps. Dans le cas de la mobilité quotidienne, étudier la mobilité plutôt que le mouvement revient à considérer que les déplacements quotidiens sont construits et évoluent au fil de divers processus (parcours de vie, changement d'occupation) selon un champ des possibles, selon ce qui est « accessible » (d'un point de vue physique et socioéconomique) et selon les aspirations personnelles des individus.

C'est pour étudier ce changement, du mouvement vers la mobilité, que plusieurs auteurs tels que Büscher et Urry [5], Kaufmann *et al.* [4] ou encore Massot *et al.* [6] ont souligné la nécessité de trouver de nouvelles méthodes d'enquêtes qui soient elles-mêmes aussi « mobiles » que leur sujet d'étude, plutôt que « statiques » ou « sédentaires » (Les méthodes qui étudient la mobilité à distance, sans la contextualiser, ou encore de manière ponctuelle tels que les entretiens traditionnels, sondages, les journaux de déplacement, le suivi GPS, etc.). Cet aspect « mobile » nécessiterait, selon Büscher et Urry [5], non seulement de suivre un sujet d'étude dans l'espace, mais aussi dans le temps et d'envisager les possibilités de changement qui pourraient affecter l'individu mobile. Être mobile plutôt que sédentaire, tant dans les études quantitatives que qualitatives, implique non seulement de suivre des individus qui se déplacent dans des lieux multiples (via par exemple des journaux de déplacement, des GPS, une ethnographie mobile), mais également de suivre les changements liés aux déplacements dans le temps (à l'aide de mesures répétées ou d'un suivi in situ des déplacements) et dans l'espace. Kaufmann *et al.* [4] ont proposé le concept de « motilité » pour étudier spécifiquement le potentiel de changement de la mobilité, selon les opportunités offertes et accessibles, de même que selon les préférences individuelles. En ce sens, dans le cas de la mobilité quotidienne, pour Massot *et al.* [6], étudier un tel potentiel implique non seulement d'étudier les possibilités physiques des espaces résidentiels, mais également ce qu'ils appellent les « intelligences du

quotidien » et les usages du temps que déploient les individus dans le cadre de leurs modes de vie.

L'une de ces méthodes « mobiles », dont la popularité croît rapidement depuis une quinzaine d'années, est celle du parcours commenté, aussi appelé en anglais « go-along ». Tel que souligné par de nombreux travaux [7, 8 et 9 pour n'en nommer que quelques-uns], ces parcours offrent de nombreux avantages dans l'étude de la mobilité par rapport aux entretiens classiques. Ils sont en outre une excellente occasion de mieux « contextualiser » cette mobilité, notamment par une co-immersion de l'interviewer et du répondant dans l'environnement d'un trajet. Pour cette raison, un grand nombre de travaux en gérontologie environnementale, en sociologie, en études des transports, en géographie et en architecture du paysage ont utilisé des parcours commentés au fil des années et proposé diverses explorations méthodologiques de l'outil, montrant comment celui-ci pouvait être décliné en diverses variantes pour s'adapter à des sujets spécifiques [10, 8, 11 entre autres]. Peu de travaux, cependant, proposent une recension des diverses modalités et variantes méthodologiques des parcours, un travail qui apparaît pourtant utile afin de saisir la variété des contextes dans lesquels ceux-ci peuvent être accomplis.

L'un de ces contextes nous apparaît être le croisement des données de parcours commentés avec des données d'enquête par questionnaire et par journaux de déplacement dans le cadre d'étude sur la mobilité. Nous sommes d'avis que les parcours commentés peuvent présenter de nombreux avantages par rapport aux entretiens semi-dirigés, notamment dans le cadre d'enquêtes avec méthodes mixtes, afin de mieux comprendre ce à quoi ressemble l'expérience concrète du mouvement et de la mobilité pour divers profils d'individus, et ce faisant, valider ou corriger des constats posés à l'aide de méthodes statistiques ou cartographiques sur les déplacements géographiques de ces individus. Afin d'illustrer ce point, le présent article se veut non seulement une exploration méthodologique des parcours commentés, mais également un exemple de leur application concrète dans le cadre d'une enquête avec méthodes mixtes. Ce faisant, nous espérons ouvrir la discussion sur les possibilités d'utilisation de la méthode des parcours commentés dont les exemples d'application dans un contexte d'hybridation des méthodes d'enquête sont encore rares.

Pour ce faire, nous visons dans un premier temps à revenir sur les fondations théoriques des parcours commentés, notamment sur les postulats qu'implique leur utilisation en tant que méthode mobile par rapport aux méthodes « sédentaires ». Ce faisant, nous présentons les liens de médiation personne-environnement et les critiques de la « sédentarité » des méthodes traditionnelles par rapport à l'étude des médiations sensibles et symboliques entre les personnes et leur environnement dans un contexte de mobilité. Nous concluons cette section par un regard sur les enjeux et les potentiels d'utilisation des parcours dans le cadre de méthodes mixtes. Cette section offre un préambule à la seconde partie de l'article, dans laquelle nous présentons une exploration méthodologique des parcours commentés, par le biais d'une recension dans la littérature scientifique. Cette seconde partie prend la forme d'une déconstruction des parcours commentés en diverses modalités et paramètres pouvant faire varier le contenu des parcours, appuyés d'exemples concrets de parcours dans la littérature récente. Finalement, dans la troisième partie de l'article, nous présentons un exemple d'utilisation des parcours commentés dans le cadre d'une recherche avec méthodes mixtes sur la mobilité quotidienne de personnes vieillissantes. À l'aide des résultats de cette recherche, nous montrons comment les parcours commentés peuvent compléter des résultats d'enquête quantitative, notamment en structurant les données à l'aide de systèmes d'information géographique qualitatifs.

## **2. Méthodes sédentaires, méthodes mobiles... Théorie, défis et enjeux**

Le parcours commenté constitue une méthode d'enquête rassemblant au moins un intervieweur et un participant qui font ensemble un parcours servant à la fois de sujet d'étude et de contexte à la discussion entre les deux interlocuteurs. Ce faisant, ces parcours représentent en quelque sorte une fusion entre deux techniques de collecte de données qualitative : l'observation participante et l'entrevue semi-dirigée. Le volet « observation participante » vient du fait que la technique implique la co-immersion de l'intervieweur et du participant dans l'environnement discuté. La technique fait appel à la capacité de l'intervieweur et du participant à décrire l'environnement tant dans ses aspects fonctionnels qu'expérientiels. Elle tient de



l'entrevue semi-dirigée également, puisque cet exercice de description comporte d'importants moments de dialogue entre le participant et l'intervieweur au cours duquel ce dernier peut poser des questions et chercher à approfondir les éléments notés par le répondant.

Le fait de croiser un entretien de recherche avec un exercice de description de ce qui est observé n'est pas nouveau. Plusieurs recherches en psychologie environnementale, notamment, font appel à des entretiens demandant au participant de décrire et d'exprimer un point de vue « sur place » dans un environnement familier, comme le bureau ou la maison [12]. La nouveauté du parcours commenté, par rapport à des entretiens, est l'accent mis sur le mouvement, et ce qu'il révèle en tant qu'aspect de la mobilité dans l'espace. Ainsi, plutôt que de prendre place dans un lieu « fixe », par exemple un local ou un salon, comme c'est le cas pour les entretiens « sédentaires », les parcours commentés présentent une discussion dans le contexte d'une mobilité « en train de se réaliser ».

Cette idée d'inscrire la description et l'observation dans un contexte de mouvement s'inscrit dans les travaux de Kevin Lynch, qui faisait remplir des cartes mentales aux résidents de trois villes des États-Unis afin de leur faire identifier ce qui les aide à se repérer en ville, puis en allant marcher avec eux dans les lieux identifiés afin de comprendre ce qui les aide à s'orienter en ville et pourquoi certaines routes sont préférées à d'autres [7]. Cela dit, c'est seulement dans la foulée d'une attention renouvelée pour les questions liées aux mobilités que les méthodes « mobiles » ont rapidement gagné en popularité en sciences sociales, dans ce qui a été appelé le « Mobility Turn » [13]. Cet intérêt est attribuable en bonne partie à une critique des limites des méthodes « sédentaires », plus traditionnelles, quant à l'étude des mobilités, jugées mal adaptées à l'étude de la façon dont ces mobilités peuvent changer selon les lieux et les temps où le mouvement prend place, de même que selon l'expérience sensorielle ou émotionnelle ressentie au fil du trajet [5, 14].

## 2.1. La mobilité comme rapport de médiation personne-environnement

Pour aiguiller la discussion à venir, il nous semble intéressant de revenir un instant sur ce qui constitue le lien ontologique d'un sujet humain avec son environnement. Dans sa forme la plus basique, ce lien peut être vu comme un lien de médiation, entre un être et un objet qui constitue une altérité par rapport à l'être. En empruntant au sociologue Michel Freitag [15], cette médiation peut prendre trois formes : une médiation sensori-motrice, une médiation symbolique ou une médiation formalisée (aussi appelée « opérationnelle »).

La médiation sensori-motrice, la plus basique, représente une médiation entre sujet et objet sous la forme de stimuli sensoriel. Cette médiation, contrairement à la symbolique et l'opérationnelle, ne fait appel d'aucune façon au langage. Elle est seulement de l'ordre du « ressenti », soit de quelque chose faisant réagir les terminaisons nerveuses par les sens et pouvant déclencher une réaction corporelle (ex. une personne qui sourit instinctivement devant des enfants qui jouent dans un parc parce qu'elle trouve cela adorable). Lorsqu'elle fait appel au langage, donc à un ensemble de symboles servant à caractériser l'environnement, la médiation devient de l'ordre du symbolique (par exemple, lorsque l'on réfère à une certaine construction en tant que « pavillon » ou « tour d'habitation », afin d'évoquer une image mentale) Finalement, la troisième médiation, opérationnelle, intervient lorsque le rapport entre sujet et objet est médié par un processus formalisé, donc une symbolisation de second degré. Tout comme la médiation symbolique consiste à reprendre et interpréter les sensations sensori-motrices pour leur donner sens (la « perception »), l'opérationnelle reprend et interprète les symboles pour en tirer une connaissance et agir empiriquement sur ceux-ci. La biologie et la philosophie, par exemple, utilisent des processus formalisés (la méthode scientifique) pour comprendre les symboles du langage (chiffres, mots, etc.) et les traduire en concepts, qui sont une symbolisation de second degré.

Le mouvement est une activité qui crée un lien entre un sujet et un objet. Par l'action du déplacement dans un espace, un sujet est toujours mis en relation avec un environnement qui compose son altérité et avec lequel il interagit selon une ou plusieurs des trois types de médiation présentés.

Dans un sens le plus large, le mouvement peut être étudié comme un aspect de la mobilité de sujets dans quatre types d'espaces interdépendants : le mouvement des personnes et des objets dans l'espace physique, le mouvement des statuts dans l'espace social, le mouvement des idées dans l'espace des imaginaires (les représentations, les valeurs, les normes) et le mouvement de la communication dans l'espace virtuel [3]. Ces diverses dimensions de la mobilité sont inextricablement entremêlées et s'influencent les unes les autres dans un processus continu à fois au niveau individuel qu'au niveau global, ce qui en fait un système « complexe » selon Urry.

Il a été dit plus haut que le champ des méthodes « mobiles » s'était constitué dans la foulée d'une critique des méthodes dites « sédentaires ». Cette critique, relayée fortement par plusieurs auteurs s'identifiant au « Nouveau paradigme de la Mobilité » [5, 14] tient au fait que « l'immobilité » qui caractérise les méthodes de recherche traditionnelles, qu'elles soient quantitatives ou qualitatives, leur vaut le terme de « méthodes sédentaires ». Elles seraient moins bien adaptées à l'étude de la « complexité » liée à la mobilité et ses différentes composantes.

Les méthodes « sédentaires », dont font partie notamment les entretiens et l'analyse statistique non-longitudinale, se caractérisent en premier lieu par le fait d'étudier la mobilité « à distance ». C'est le cas des entretiens qui prennent place dans un lieu unique et fixe, avec un ou plusieurs participants. Pour discuter de l'expérience de la mobilité en étant eux-mêmes « immobiles », l'interviewer doit alors procéder à partir des souvenirs d'expériences passés de l'interviewé, à l'aide d'outils tentant de recréer certaines dimensions environnementales (simulation, photos, cartes) ou encore en tentant d'approcher le mouvement à distance (journal de bord, GPS). Ce faisant, les méthodes « sédentaires » traitent difficilement de ce qui touche à l'expérience des sens et aux émotions liées aux déplacements des personnes, des objets, des idées ou de l'information [16, 5, 14]. Ainsi, lorsqu'un interviewer demande à une personne de préciser ce qu'elle trouve « difficile » sur un parcours, il est généralement plus facile pour la personne de montrer et pointer les éléments qui posent difficulté en étant sur place, devant les éléments en question, que de tenter d'expliquer ce qu'elle trouve difficile à partir de souvenirs dans un

entretien à la maison. En second lieu, les méthodes dites « sédentaires » sont critiquées pour leur tendance à ne montrer qu'un portrait statique, qui ne tient pas compte de la façon dont l'expérience de la mobilité peut changer et se transformer, tant dans les temporalités très courtes (le temps de traverser une rue) que longues (le passage à la retraite, l'avancée en âge). Rendre les méthodes « mobiles » implique ce faisant une notion de suivi, qui mesure l'évolution et le changement de l'expérience selon les lieux parcourus et selon le temps (court ou long) passé.

## 2.2. Mobilités pratiquées, mobilités perçues : Vivre les mobilités sur le terrain pour mieux les comprendre

Comme l'indique Thibaud [17], « la méthode des parcours commentés a pour objectif d'obtenir des comptes-rendus de perception en mouvement ». La perception définissant la traduction des émotions et des stimuli sensori-moteurs en mots et en gestes interprétables pour l'interviewer. Toujours selon Thibaud, la méthode des parcours commentés repose sur trois hypothèses méthodologiques centrales.

La première est l'impossibilité d'une position de surplomb de la part de l'interviewer. L'analyse de la perception, indique Thibaud, est indissociable du contexte pragmatique dans lequel elle prend place et qui lui donne forme. Ce faisant, pour faire une analyse la plus valide possible de cette perception, l'interviewer doit se coller au plus près de la source de cette perception, soit la description « ordinaire et engagée » du citoyen [17]. La seconde hypothèse centrale est celle de l'entrelacement entre le « dire » et le « percevoir ». Comme nous en faisons mention plus haut, la perception implique une traduction d'émotions et de stimuli sensori-moteurs dans l'univers du symbolique, ce qui est effectué par le biais du langage verbal ou non-verbal. Le langage a donc une double fonction, en cela qu'il donne les catégories et concepts permettant d'appréhender les émotions et stimuli ressentis par l'individu, donc de construire la perception, et aussi dans le fait qu'il modèle nécessairement ce qui est exprimé à travers le filtre de dénominations et de connotations qui sont propres à chaque langue. C'est ce phénomène que désignent Ricoeur et Gadamer en parlant de « la condition nécessairement langagière de l'expérience humaine » [17]. Finalement, la troisième et dernière hypothèse

centrale des parcours commentés réfère à « l'inévitable bougé de la perception » [17]. Cette hypothèse est qu'il n'apparaît plus possible, en se référant à la première hypothèse, de dissocier la perception de son contexte d'apparition, et que ce contexte est nécessairement construit dans la pratique par le mouvement dans l'espace. Comme nous l'indiquions plus haut en parlant de la sociologie freitagienne, l'individu percevant et l'environnement perçu n'existent pas conceptuellement en dehors de la médiation qui les constitue en tant que sujet et objet. C'est en se déplaçant dans l'espace, dans un certain contexte pragmatique que l'individu acquiert la perspective qui est au fondement de ce qu'il peut percevoir et qui lui donne un certain « point de vue ». C'est aussi à la condition de ce déplacement, selon Thibaud, qu'il peut dépasser l'horizon de sa subjectivité propre, ce qui est la condition de l'espace public. Cet espace public est polysémique ou « polyglotte », comme l'appelle Thibaud, justement parce qu'il est toujours construit et reproduit dans l'interaction des subjectivités individuelles, selon leurs différents « points de vue ».

Au final, le parcours commenté apparaît comme une méthode plus riche<sup>1</sup> que l'entretien de recherche pour l'étude de la perception environnementale. Ces perceptions, lorsqu'elles sont verbalisées sous forme de comptes-rendus, donnent ce que Bergeron *et al.* nomment « des microgéographies de sens », soit des éléments de parcours classifiés présentant une signification particulière pour le participant [10]. Les individus donnent sens aux divers éléments de leur environnement en les classifiant selon des caractéristiques remarquables, soit par les stimuli sensori-moteurs qu'ils présentent (ex. : odeurs, bruits, formes), par les dénominations symboliques qui s'y rattachent (ex. : les mots ou les gestes utilisés pour les décrire, leur connotation) ou encore en raison des processus formalisés dans lesquels ils s'inscrivent (ex. : les stratégies, la routine). Ces éléments « microgéographiques » peuvent donner beaucoup de renseignements sur les aspects fonctionnels et expérientiels des déplacements quotidiens, en plus d'être au cœur des stratégies organisant les déplacements. Ainsi, une personne pourrait préférer emprunter une

route plutôt qu'une autre parce qu'elle est « plus sécuritaire » ou « plus agréable à l'œil », ou encore aller dans une épicerie précise parce que « la nourriture y est plus fraîche ». En proposant la co-immersion de l'interviewer et du participant dans l'environnement discuté dans le cadre d'un compte-rendu en mouvement, le parcours commenté propose un mode d'entretien plus ouvert sur la richesse de l'expérience perceptive qu'un entretien de recherche. Le compte-rendu étant produit « *In situ* », ce qui donne accès au plein registre de l'expérience sensorielle, les éléments microgéographiques relevés durant les parcours commentés sont plus nombreux et font l'objet d'une description plus « approfondie » que ceux relevés dans le cadre d'entretiens de recherche autour d'activités passées, présentant des photos ou d'autres supports graphiques [8].

Dans le cadre de méthodes mixtes, ces comptes-rendus microgéographiques peuvent présenter des possibilités de croisements extrêmement intéressantes, notamment afin d'explicitier des croisements quantitatifs ou des données objectives sur les déplacements [18]. Ces comptes rendus peuvent notamment enrichir considérablement l'information collectée sur des pratiques de mobilité quotidiennes issue de journaux de déplacement ou de suivi GPS, en fournissant une information sur les expériences et les significations de la mobilité difficiles à obtenir par voie de questionnaire. De ce qu'il est possible de voir dans la documentation, ce type d'exercice a été fait souvent à l'aide d'entretiens semi-dirigés, par exemple pour comparer ce qui était dit en entretien par des répondants sur les aspects positifs et négatifs de la vie dans divers quartiers avec les résultats d'un suivi GPS des déplacements de ces répondants [19]. D'autres comme Mcquoid et Djist [20] ont effectué une enquête par journaux de déplacement complétée par une enquête photographique et des entretiens semi-dirigés pour étudier les émotions générées par divers lieux dans le cadre des déplacements quotidiens. À notre connaissance, un tel croisement n'a cependant pas encore été effectué avec des données issues de parcours commentés, du moins dans le cadre d'enquêtes sur la mobilité quotidienne. Les possibilités apparaissent

<sup>1</sup> Ce qui n'en fait pas pour autant une « meilleure » méthode d'enquête. Comme l'indique avec justesse Merriman [14], il existe plusieurs cas d'étude pour lesquels un parcours commenté pourrait se révéler trop compliqué à organiser pour être pratique ou n'apporterait pas une connaissance qui justifierait sa mise en place. Dans les cas notamment où la dimension environnementale ne serait pas le sujet d'enquête ou encore pourrait présenter une distraction nuisible, un entretien semi-dirigé pourrait être préférable.

cependant très grandes. Des études sur les transports par exemple ou encore sur la pénibilité des déplacements pourraient profiter d'une enquête par journaux de déplacement suivi de parcours où des répondants ne décriraient pas-à-pas les obstacles trouvés sur leur chemin, les ruptures de charge ou les zones de danger dans leurs trajets quotidiens. Ou encore, comme en témoigne le nombre de parcours commentés réalisés à pied, des études sur la marchabilité pourraient gagner au croisement de grilles d'observation ou d'analyse spatiale de la morphologie de divers quartiers avec des parcours montrant le vécu de la marche par des individus de divers profils (jeune, âgés, travailleurs, étudiants, etc.) [9, 8, 21].

Dans le cadre d'une recherche sur le vieillissement et la mobilité, nous avons cherché à présenter un exemple de croisement méthodologique de données collectées à l'aide de questionnaires, de journaux de déplacement, d'entretiens semi-dirigés et de parcours commentés. Ce faisant, nous avons également proposé des exemples de parcours réalisés autrement qu'à pied, afin de traiter non seulement de marchabilité, mais de mobilité quotidienne au sens large dans le cadre d'une étude sur le vieillissement. Pour aiguiller cette discussion et présenter la plus-value apportée par les parcours commentés dans le cadre d'une enquête mixte, il nous apparaît important de revenir et de présenter les diverses formes que peuvent prendre les parcours commentés par un regard sur leurs modalités et leurs variantes méthodologiques. Ces modalités sont de deux types : celles qui sont liées à ce qu'il est possible d'appeler l'« environnement » du parcours et celles liées au cadre contractuel de la communication, soit les aspects logistiques du parcours liés au mode d'accompagnement, à l'ouverture et la durée du parcours, ainsi qu'au mode de transport utilisé pour le réaliser. Dans la prochaine section, nous présentons chacune de ces modalités en nous appuyant sur une recension de la littérature scientifique récente.

### **3. Le parcours commenté et ses variantes : Paramètres et modalité**

Après cette discussion sur les bases épistémologiques des parcours commentés, de leur inscription dans le champ des « méthodes mobiles » et leur pertinence, cette section présente les diverses variantes de parcours

commentés. Cette section s'inspire d'une discussion proposée par Blanchet et Gotman [22] sur l'entretien et ses considérations méthodologiques. À cet égard, les différents types de parcours commentés, tout comme les entretiens, peuvent varier selon plusieurs paramètres. Blanchet et Gotman [22], identifient trois paramètres pouvant affecter la production du discours entre l'interviewer et le participant : l'environnement, le cadre contractuel de la communication et les modalités d'intervention.

L'environnement représente le cadre spatio-temporel de l'entretien. Ce paramètre inclut la façon dont l'entretien s'inscrit dans l'horaire des participants, la « scène » où il prend place et la disposition des acteurs. Le cadre contractuel de la communication représente pour sa part la manière dont les modalités de l'entretien sont négociées avec les participants, notamment les rôles accordés à l'interviewer et au participant, le caractère plus ou moins dirigé de l'entrevue et les dispositifs techniques pouvant être utilisés durant l'entretien (enregistreuses, représentations graphiques, etc.). Finalement, le paramètre des modalités d'intervention inclut les stratégies d'écoute et de relance de l'interviewer par rapport au discours du participant, ses manières de stimuler la discussion ou de la provoquer, etc. Les modalités d'interventions sont ainsi globalement similaires dans les parcours commentés. C'est pourquoi dans les prochaines lignes nous détaillerons plus spécifiquement les variantes associées à l'environnement et aux cadres contractuels de la communication; deux points où les parcours commentés présentent des différences significatives par rapport aux entretiens traditionnels.

#### **3.1. L'environnement**

Dans le cadre d'un entretien, indique Blanchet et Gotman [22], l'environnement spatio-temporel dans lequel prend place la discussion entre l'interviewer et le participant est une question des plus cruciales. Selon la population étudiée, le fait que les entretiens prennent place dans un bureau ou dans la rue, sur l'heure du midi ou en soirée, en discutant face-à-face ou à distance influe fortement sur la production du discours et sur le déroulement de l'entretien. Tout comme les entretiens, les parcours commentés prennent place dans un « environnement » spatio-temporel. Pour reprendre une métaphore théâtrale, nous pourrions dire que cet environnement

comprend trois composantes majeures : une « scène », une grille horaire et des acteurs.

La « scène » représente le lieu physique où se déroule le parcours, avec sa configuration et ses caractéristiques [22]. Ce lieu est à la fois un espace de sensations, qui est abordé par la vue, l'odorat, le toucher, l'ouïe et même le goût, mais aussi un espace qui est perçu et représenté. D'un regard à la documentation scientifique, il est possible de voir des parcours effectués un peu partout dans le monde, bien que la majorité ait été effectuée sur des trajets routiers et dans des environnements urbains ou semi-urbains plus larges. Certains ont pris place dans des quartiers d'environnements métropolitains, dans des villes nord-américaines comme Los Angeles [9], Milwaukee [7], Montréal [11], ou européennes comme Antwerp [23]. D'autres, dans des environnements de villes moyennes, comme celle de Saint-Bruno-de-Montarville en banlieue de Montréal [10] ou Ebbw Vale au Royaume-Uni [24]. Il est également possible de relever des exemples de parcours commentés dans des environnements plus spécifiques, comme des campus d'université [22] ou encore sur des promenades balnéaires [25].

La scène d'un entretien semi-dirigé peut influencer sur le contenu discuté. Dans le cas d'un parcours commenté, qui implique une co-immersion dans un environnement mouvant et changeant, ce paramètre prend une importance encore plus déterminante en intégrant le lieu et la mobilité dans ce lieu. Ainsi, les éléments microgéographiques rencontrés et discutés varieront largement selon qu'un parcours commenté soit effectué à l'intérieur d'un bâtiment, comme un musée, ou dans les rues d'un centre-ville. Citons en exemple le cas de deux études ayant effectué des parcours commentés avec des personnes âgées. Celle de Bigo et Depeau [25] met en scène des parcours commentés effectués avec des personnes âgées le long de promenades balnéaires, alors que les parcours effectués par Van Cauwenberg *et al.* [23], prenaient place dans les rues d'environnements urbains et suburbains reliant leur domicile à des lieux fréquentés quotidiennement. Sans surprise, la présence de circulation automobile, de trottoirs en mauvais état, les peurs liées à la criminalité ou aux agressions sont des facteurs beaucoup plus présents dans les parcours de Van Cauwenberg *et al.* que ceux de Bigo et Depeau, où les promenades sont décrites comme des lieux « de

déambulation, de lenteur et de confort » respectant au mieux les critères de « walkability » [25].

La programmation temporelle des parcours commentés est également un facteur influant directement le contenu du parcours. Ainsi, dans des parcours effectués en milieu urbain, l'heure à laquelle le parcours a été réalisé a une incidence notamment sur la circulation automobile pouvant être rencontrée, sur la visibilité des obstacles potentiels (en journée vs en soirée), ou encore sur le sentiment d'insécurité lié à la perception de criminalité (plus fort en soirée et durant la nuit). Selon l'heure, les participants peuvent attribuer plus d'importance aux facteurs environnementaux comme le bruit ou le stress causé par la circulation, car ces facteurs varient dans le temps.

La question de la programmation temporelle n'affecte pas seulement les éléments rencontrés quotidiennement. En fonction du choix de la saison, de la semaine, voire de l'heure de la journée, cette programmation affecte également le climat dans lequel se déroule le parcours. Des précipitations de pluie ou de neige peuvent influencer fortement sur le trajet, notamment en rendant la circulation plus difficile, voire en rendant certaines portions de trajets impraticables (neige trop abondante, vents trop forts). Cet aspect est abordé rapidement par Van Cauwenberg *et al.* [23] et Garvin *et al.* [26], qui indiquent que l'hiver est associé à l'insécurité pour les personnes âgées rencontrées en raison du moins grand nombre d'heures de luminosité et de la possibilité de tomber en glissant sur la glace ou la neige.

### 3.2. Le cadre contractuel de la communication

Tout comme c'est le cas pour les entretiens, les parcours commentés comportent un ensemble de paramètres liés à ce Blanchet et Gotman [22] appellent le « cadre contractuel de la communication », qui représentent les termes du « contrat » liant l'interviewer et le répondant. Ces termes précisent les rôles adoptés par les interlocuteurs durant le parcours et la logistique de ce dernier. Ces paramètres incluent non seulement le mode d'accompagnement (qui guide le parcours?), mais également son degré d'ouverture, sa durée prévue et le mode de transport utilisé pour sa réalisation.

**Le mode d'accompagnement :** La première de ces modalités, et celle ayant les effets potentiels les plus



importants sur la production du discours, concerne le mode d'accompagnement des répondants. Le mode d'accompagnement est défini comme les modalités selon lesquelles le trajet parcouru est négocié entre les participants, notamment s'il est déterminé par l'interviewer ou le participant.

Le fait de guider ou d'être guidé dans le parcours commenté présente des opportunités très différentes. Un parcours guidé par l'interviewer donne à celui-ci un plus grand niveau de contrôle sur le déroulement du parcours et sur les environnements visités, ce qui est plus favorable à l'étude de sensations, des difficultés ou des ambiances spécifiques [8, 11]. Par exemple, un interviewer pourrait décider d'effectuer un parcours visant à évaluer l'environnement d'une rue particulière ou d'un bâtiment spécifique. À l'inverse, un parcours guidé par le répondant facilite l'expression de perceptions et d'expériences liées à des environnements familiers [5]. Les parcours guidés par les répondants tendent à ressembler davantage à ce que ces gens feraient « naturellement » au quotidien. Tout citoyen, indépendamment de ces occupations ou de ses affiliations, peut être considéré comme un « expert » de son milieu de vie. À cet égard, comme l'indiquent Carpiano [7] et Miaux *et al.* [11], des parcours prenant pour objet des lieux du quotidien ou des lieux familiers sont mieux servis lorsque le répondant endosse le rôle de guide, puisqu'il peut dès lors montrer plus facilement les logiques et les sensibilités inhérentes à ses parcours habituels.

Le fait de laisser les participants guider le parcours n'influe pas seulement sur le contenu de ce qui est discuté, mais aussi sur la relation entre l'interviewer et le répondant. Selon Evans et Jones [8], de même que Bergeron [10], l'attribution du rôle de guide au répondant tend à favoriser des interactions d'égal à égal de même que l'établissement plus rapide d'une relation de confiance entre les interlocuteurs. De même, plutôt que de se contenter d'être des répondants « passifs », le rôle de guide encourage également ces derniers à participer activement à la conduite de l'entrevue [7]. Le rôle de guide favorise aussi une certaine spontanéité dans le choix du trajet qui incite à la discussion d'aspects plus sensibles, implicites et subconscients de l'expérience d'un certain parcours [9].

**L'ouverture** : L'ouverture représente à la fois le degré de liberté et l'importance accordée au discours du répondant-participant dans la définition du contenu de l'entrevue. Ce point représente la structure donnée à l'aspect conversationnel du parcours commenté, qui peut être « ouverte » ou « semi-dirigée » [7]. Dans le premier cas, l'interviewer donne peu d'indications préalables sur l'objectif de la recherche au participant, hormis d'agir en tant que guide et pose des questions essentiellement *in situ*, selon les éléments du parcours faisant réagir le participant. Dans le second, l'interviewer alterne au fil du parcours entre des questions préparées sur des thèmes particuliers et des questions *in situ* sur les éléments rencontrés durant le parcours.

Tout comme la décision de guider ou d'être guidé, ces deux types de structures d'entrevue supposent un type d'implication différente de l'interviewer et du répondant dans l'entretien [7]. Une structure ouverte d'entrevue donne un rôle prééminent au répondant dans la définition de ce qui sera discuté, l'interviewer se contentant d'écouter ce qui lui est présenté et de relancer à l'occasion le répondant afin d'obtenir des clarifications ou une réponse un peu plus approfondie. L'objectif de l'interviewer, ce faisant, est de laisser le participant parler le plus librement possible et de le laisser aborder la description du parcours selon les thématiques de son choix. Pour ce faire, en introduction du parcours commenté, les intervieweurs adoptant cette structure conservent volontairement un certain flou artistique autour des objectifs de la recherche afin d'influencer le moins possible les répondants.

Les parcours ouverts effectués par Kusenbach [9] ou Bergeron [10] laissent le participant agir en tant que guide libre de commenter sur ce qu'il estime pertinent ou se contentent de demander aux participants ce qu'ils pensent d'éléments pointés le long du chemin. Bergeron et ses collègues [10], par exemple, demandaient simplement aux participants de son étude de lui faire un tour guidé de leur quartier et de leur parler des endroits évoquant pour eux des sentiments ou des expériences positives ou négatives. Bergeron souligne que le caractère spontané des parcours ainsi créés est très révélateur des lieux présentant une forte signification pour les répondants [10]. L'auteure rejoint en cela les conclusions de Kusenbach [9] et de Miaux *et al.* [11]. Miaux *et al.* [11], de même que Bergeron *et al.* [10], notent à ce sujet que la plupart des répondants rencontrés

endossaient avec enthousiasme leur rôle de guide et s'exprimaient beaucoup, malgré la crainte de plusieurs de n'avoir « rien à dire » lorsque leur était présentés les instructions volontairement floues du parcours. Bergeron *et al.* [10] ont indiqué cependant qu'à certaines occasions des participants se contentaient de descriptions très sommaires du parcours, auquel cas l'interviewer tentait de stimuler la conversation en cherchant discrètement à obtenir plus d'informations sur leurs opinions des lieux ou leur sentiment par rapport au parcours. Les participants, de l'aveu des auteurs, « s'ouvraient » généralement de façon assez rapide à la suite de ces interventions, après parfois une période de résistance.

Les parcours semi-structurés, pour leur part, font également un grand usage de questions *ad hoc* à propos d'éléments rencontrés durant le trajet, mais incluent aussi des questions préparées à l'avance par l'interviewer autour de certains thèmes. Ce faisant, il adopte un rôle beaucoup plus proactif dans la définition du discours élaboré durant le parcours, qui devient alors similaire à une conversation entre deux interlocuteurs [7]. Ces questions thématiques ont un double effet : elles guident le répondant à se prononcer sur des sujets précis, d'une part, et renseignent également ce dernier sur les intérêts de l'interviewer. En introduisant un nouveau thème dans l'entrevue via une question, par exemple sur la perception de pauvreté dans le quartier ou sur l'offre de transport en commun, l'interviewer signale à la fois au répondant qu'il attend une réponse et que le sujet présente un intérêt pour lui. Il réduit ainsi l'incertitude entourant l'objet de recherche pour le participant, ce qui peut résulter en une certaine concentration du discours autour du thème, qui devient un point focal de l'entrevue.

Carpiano [7] a adopté une structure de questions semi-dirigées pour ses parcours commentés, comprenant quelques questions thématiques et une majorité de questions *ad hoc* à propos d'éléments rencontrés en chemin et discutés par les participants. Cette structure apparaît un bon compromis, puisqu'elle offre la possibilité à l'interviewer d'obtenir de l'information sur des thèmes spécifiques, tout laissant une certaine liberté au participant de commenter sur ce qu'il juge intéressant ou significatif. Carpiano [7] relève que les questions thématiques sont utiles en début d'entrevues pour stimuler le discours des répondants ou pour le relancer

lors des rares périodes de silence rencontrées sur le chemin.

**Le temps d'accompagnement :** Si le mode d'accompagnement et le degré d'ouverture de l'entrevue dépendent de choix méthodologiques planifiés à l'avance par le chercheur, il n'en va pas de même pour toutes les modalités du parcours commenté. Certaines, qui ont malgré tout une grande importance dans la production du discours, sont le plus souvent négociées ou renégociées avec le participant durant le parcours; c'est le cas du temps d'accompagnement.

La longueur du parcours commenté représente la durée de l'accompagnement du participant par l'interviewer. Celui-ci peut être très court, par exemple un accompagnement du participant jusqu'au commerce du coin près de son domicile, ou encore très long, comme en témoigne l'exemple de Petiteau dont l'accompagnement des participants s'étend au minimum à une demi-journée [27].

Quels avantages d'un parcours « long » par rapport à un parcours « court »? Petiteau [27] estime que le fait de passer une demi-journée ou une journée complète avec le participant facilite l'expression extensive d'émotions et de significations liées au parcours. Selon Sansot (1996) [dans 11], l'action de marcher engage la pensée, les rythmes pédestres et la perception. En cela, questionner les répondants sur leur parcours de marche d'une durée plus longue favorise une introspection de ces derniers sur leurs pratiques, la façon dont ils perçoivent l'environnement, leur rythme de marche, etc. En augmentant la durée du parcours de marche, on augmente donc du même coup le temps où le participant a l'opportunité d'observer ses propres pratiques et en discuter de manière introspective. Un parcours commenté de longue durée, tout comme une longue entrevue, peut donc favoriser l'expression de contenus riches de sens sur les pratiques et donner le temps à la réflexion d'aller au-delà des lieux communs. Cependant, comme le remarque Petiteau [27], une longue entrevue est aussi une « aventure physique de longue durée ». Nonobstant les difficultés d'organisation que peut poser un accompagnement d'une telle durée pour le participant et l'interviewer (notamment en coordination des horaires), ce format implique aussi que le participant ait la capacité physique et la capacité de concentration nécessaire pour soutenir une entrevue d'une telle durée.

C'est ainsi que d'après Bergeron [10], Evans et Jones [8], ou encore Kusenbach [9], la durée « productive » d'un parcours commenté tourne autour de 1 à 2 heures, après quoi les participants tendent à montrer des signes évidents de fatigue. Il est à noter que la fatigue physique et cognitive des participants peut aussi les inciter à donner des réponses plus courtes et moins précises afin de mettre plus rapidement fin au parcours. La perte de capacités physiques fait aussi en sorte que des aînés ou personnes à mobilité réduites peuvent marcher moins loin et moins longtemps que des adultes.

**Le mode de transport :** Hormis le mode d'accompagnement, une autre différence majeure distingue différents types de parcours commentés, soit le ou les modes de transports empruntés pour effectuer le trajet. Kusenbach [9] identifie à ce sujet deux variantes du « go-along » : le « Walk-along » et le « Ride-along ». Kusenbach (2003) et Carpiano [7] utilisent le terme de « walk-along » pour désigner les parcours commentés où l'interviewer accompagne le répondant au cours d'un parcours de marche. Le terme « ride-along », pour sa part, sert à désigner des parcours effectués à vélo ou encore à l'aide de transport motorisés. À notre connaissance, aucune entrevue de type « Ride-along » ne s'est déroulée à l'aide d'autres moyens de transport que l'automobile ou le vélo jusqu'à présent.

Plusieurs exemples de « Walk-along » et de « Ride-along » existent dans la documentation scientifique, dont plusieurs ont été mentionnés dans des sections précédentes. Miaux *et al.* [11], Van Cauwenberg *et al.* [23], Evans et Jones [8], Doughty [13], Carpiano [7], Hall [24], Garcia [21], Bigo et Depeau [25] ou encore Thibaud [17] ont fait usage exclusivement de « Walk-along » dans le cadre de leurs parcours commentés. À l'inverse, Laurier [27, 28] et Hahara Watts [30] ont effectué exclusivement des « Ride-along » en automobile. Bergeron [10], Ross [31] et Kusenbach [9] ont réalisé à la fois des « Walk-along » et des « Ride-along » en automobile dans le cadre de leur recherche. Bergeron [10], pour sa part, note que plusieurs des parcours qu'elle a réalisés impliquaient à la fois des trajets de marche et en automobile.

Selon Bergeron [10] et Kusenbach [9], le « Walk-along » présente plusieurs différences avec le « Ride-along », non seulement sur le plan méthodologique, mais également en matière de résultats. Les « Ride-along », de

par leur vitesse habituellement supérieure à la marche, peuvent rendre l'observation plus difficile et donner une certaine « urgence » à la discussion en raison du « défilement » plus rapide du paysage parcouru. À l'inverse, la marche donne l'occasion de s'arrêter à peu près n'importe où sur le trajet, ce qui facilite la concentration du discours sur des détails du parcours et retire la pression aux interlocuteurs d'ajuster leur discours à l'« urgence » causée par le défilement rapide du paysage. La différence majeure entre les parcours automobiles et marchés, selon l'analyse des études présentées, est l'exposition à l'environnement urbain à l'« adhérence » des modes de transport au sens d'Amar [32].

Les parcours commentés en automobile, puisqu'ils prennent place au sein d'un habitacle fermé et que leurs trajets sont contraints par les voies de circulation, présentent une expérience urbaine très différente de celle de la marche à pied. Les occupants d'une automobile sont moins exposés à l'environnement urbain que les marcheurs. L'habitacle les isole d'une bonne partie du bruit ambiant, des odeurs, de sensations tactiles éprouvées en marchant et la plus grande vitesse de circulation diminue le temps disponible pour observer les alentours. Les trajets des occupants d'une automobile sont aussi conditionnés davantage par les règles de circulation et le trafic ambiant. Il est plus difficile pour des automobilistes de reconfigurer leur trajet en l'espace d'un instant, de s'arrêter, de changer de direction, de revenir sur leur pas de la même manière qu'un piéton en tenant compte de la signalisation routière.

Cette plus faible « adhérence » de l'automobile a cependant ces avantages. Le principal étant que l'automobile est un moyen efficace et pratique d'accéder à des lieux situés au-delà d'une distance raisonnable de marche. Dans le cas de parcours commentés dans une ville de banlieue de la région de Montréal [10], l'utilisation de l'automobile offrait la possibilité d'effectuer une visite guidée de la ville entière, de même que de plusieurs lieux d'intérêt situés hors du noyau villageois en un seul parcours. Les auteurs ayant utilisé le « Ride-along » soulignent aussi que l'automobile, par rapport à la marche dans les espaces publics, offre un espace d'intimité qui favorise l'échange de confidences et d'expériences personnelles [10, 31, 28, 29].

Les parcours en automobile posent également certaines contraintes qui affectent leur déroulement au-delà de l'« urgence » de la discussion des perceptions. Dans les trajets automobiles, le conducteur doit consacrer une certaine part de sa concentration à la seule action de conduire. Ce dernier doit s'orienter dans l'espace, lire la signalisation routière, contrôler les mouvements du véhicule et éviter les risques de collisions, à la fois pour lui-même et les autres, le tout avec un temps de réaction relativement rapide. Ce faisant, les parcours commentés avec un conducteur et un interlocuteur, soit l'intervieweur ou un participant, sont régulièrement entrecoupés de moments où la discussion est interrompue pour que le conducteur se concentre sur la route [31].

#### **4. L'application de parcours commentés dans une recherche sur le vieillissement à Montréal**

Après cette recension des diverses variantes de parcours commentés, la présente section vise à présenter un cas concret d'utilisation d'un type de parcours dans le cadre d'une recherche sur le vieillissement et la mobilité quotidienne. Nous présenterons brièvement le contexte de la recherche, la question et le protocole de recherche, pour ensuite présenter des résultats significatifs obtenus d'une enquête par questionnaire. Puis, à l'aide de deux cas d'étude, nous montrons comment la réalisation de parcours commentés a contribué à mettre en contexte des données quantitatives, notamment en les structurant à l'aide d'un système d'information géographique.

##### **4.1. L'enquête**

La Communauté métropolitaine de Montréal, tout comme de nombreuses autres zones métropolitaines nord-américaines et européennes, verra une proportion importante de sa population atteindre l'âge symbolique de 75 ans autour des années 2030 avec le vieillissement des Baby-boomers. L'enquête concerne l'expérience du vieillissement dans différents quartiers montréalais. Comme cela a été montré dans de nombreux travaux [33], l'expérience du vieillissement est généralement associée à une perte de capacités physiques et cognitives pouvant rendre les déplacements à pied, en transport en commun ou en auto plus difficiles. Dans de nombreux quartiers, notamment les quartiers de banlieue

pavillonnaire aménagés dans une logique automobile, une telle perte peut résulter en une diminution importante des capacités motiles, entraînant parfois le confinement de la personne dans son domicile, ou la forçant à déménager [34, 35]. Dans ce contexte, il apparaît pertinent de s'intéresser aux opportunités de destinations et de déplacements offertes par divers quartiers dans la communauté métropolitaine afin de mieux mesurer l'impact que pourrait présenter le vieillissement dans ces secteurs, de même que les ressources disponibles dans chaque quartier à une adaptation des déplacements quotidiens suivant une perte de capacité. Cependant, dans la mesure où les opportunités, les obstacles potentiels et les aspirations à la mobilité peuvent varier fortement en fonction du mode de vie des personnes, il est opportun de distinguer divers profils d'individus âgés pour mieux comprendre comment ceux-ci envisagent l'adaptation de leurs déplacements dans divers quartiers. L'objectif de la recherche est donc de mieux comprendre comment divers profils d'individus vieillissants, selon leurs déplacements quotidiens, font l'expérience de la mobilité quotidienne dans divers types de quartiers et comment ils adaptent leur mobilité selon les ressources et obstacles perçus dans le cadre de leurs déplacements.

Afin de répondre à cette question, l'enquête fait l'usage d'un protocole de recherche mixte alliant quantitatif et qualitatif, qui est détaillé dans un livre en accès ouvert [18]. Sommairement, ce protocole propose d'abord une étude quantitative des modes de vie de personnes âgées de 75 ans et plus sous l'angle de leurs déplacements, via la notion d'espace d'action. Un échantillon de 105 personnes, vivant dans la communauté métropolitaine de Montréal a répondu à deux questionnaires sur leur profil socioéconomique, leurs habitudes de déplacements, leurs représentations de leur quartier et des transports, leur état de santé, de même que sur les difficultés envisagées à leurs déplacements ou leur vie dans le quartier. De ces questions, les réponses décrivant les lieux visités habituellement et leur mode de transport de préférence ont été extraites et utilisées pour calculer des ellipses de déplacements représentatives de l'espace d'action, défini ici comme l'espace couvert dans le cadre des déplacements quotidiens.

Ces données quantitatives ont été utilisées pour créer des profils statistiques d'individus selon leurs espaces d'action. À l'aide d'analyses en composantes principales

et d'analyses de regroupement hiérarchique (clustering analysis), cinq profils ont été ainsi constitués (tableau 1).

Des cinq profils obtenus, le profil des « *Diversifiés* » présente les individus qui se distinguent par la variété et la quantité de lieux visités dans le cadre de leurs activités quotidiennes, en faisant un profil particulièrement actif.

Les « *Pas-Sorteux* », au contraire, apparaissent être un profil effectuant très peu d'activités en comparaison des autres. Leurs sorties se limitent le plus souvent à une visite hebdomadaire à l'épicerie en voiture. Par rapport aux autres profils, ils apparaissent comme des individus plus casaniers, par choix ou par contrainte.

Les « *Voisineurs* » se distinguent par une plus grande fréquentation de lieux associés aux loisirs et à la sociabilité, mais également une plus grande quantité de

déplacements effectués pour aller visiter d'autres personnes ou participer à des activités associatives.

Les « *Pérégrinateurs* » représentent un groupe ayant des espaces d'action extrêmement étendus, allant souvent bien au-delà de l'aire métropolitaine de Montréal, alors que les déplacements des autres groupes ne dépassent que rarement l'espace des quartiers environnants autour du domicile avec certaines exceptions (ex : déplacement au centre-ville, dans des centres commerciaux situés en première couronne de banlieue, etc.).

Finalement, les « *Urbains multimodaux* » se distinguent comme étant le seul groupe dont les activités ne dépendent pas de l'utilisation de la voiture. Ils vivent le plus souvent dans les quartiers centraux et utilisent le transport en commun ou la marche beaucoup plus fréquemment que les autres profils.

**Tableau 1. Profils des répondants et caractéristiques de leur mobilité**

Profils (N=105)	Caractéristiques des pratiques de mobilité
1. Les Diversifiés (N=27)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements diversifiés et fréquents</li> <li>• Forte utilisation de l'automobile</li> </ul>
2. Les Pas-Sorteux (N=25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements peu fréquents, surtout liés à des considérations alimentaires</li> <li>• Forte utilisation de l'automobile</li> </ul>
3. Les Voisineurs (N=27)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements surtout liés aux visites et à la sociabilité</li> <li>• Forte utilisation de l'automobile</li> </ul>
4. Les Pérégrinateurs (N=3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace d'action extrêmement étendu, allant au-delà des limites de la Communauté métropolitaine</li> <li>• Forte utilisation de l'automobile</li> </ul>
5. Les Urbains Multimodaux (n=19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement surtout en transport en commun et à pied</li> </ul>

En seconde partie du protocole d'enquête, une enquête qualitative comprenant la réalisation d'entretiens de recherche et de parcours commentés a été réalisée auprès d'un sous-échantillon d'individus de chaque profil. L'objectif des entretiens était de mieux comprendre les logiques associées aux déplacements observés, l'attachement au quartier, les événements marquants dans la construction des stratégies de déplacement et les possibilités envisagées pour l'adaptation de la mobilité en cas de problème (*i.e.* L'impossibilité de se rendre à une destination avec le mode de transport habituel). Les parcours étaient réalisés immédiatement après un entretien traditionnel et visaient à effectuer un trajet « typique » vers un lieu fréquenté régulièrement, en ce cas-ci le supermarché ou la pharmacie, afin d'étudier la relation des personnes avec l'environnement bâti qu'ils fréquentent régulièrement et ce qu'ils considèrent agréable, désagréable, difficile ou facile dans cet environnement. Ce faisant, cette étape visait à collecter

des informations complémentaires sur l'attachement au quartier, le rapport à la ville et les significations de la mobilité qui ne pouvaient être recueillies avec l'enquête quantitative. 27 entretiens en profondeur ont été réalisés durant cette étape et 19 participants ont accepté de faire le parcours commenté.

#### 4.2. Les parcours commentés

Les parcours commentés réalisés ont duré entre 20 minutes et 1 heure et demie. Puisque l'objectif était d'obtenir de l'information sur les trajets quotidiens des répondants et leurs stratégies de déplacement, des parcours semi-structurés guidés par les répondants ont été préférés. Les consignes données aux participants étaient de montrer à l'intervieweur le trajet emprunté pour se rendre à un lieu fréquenté régulièrement, en



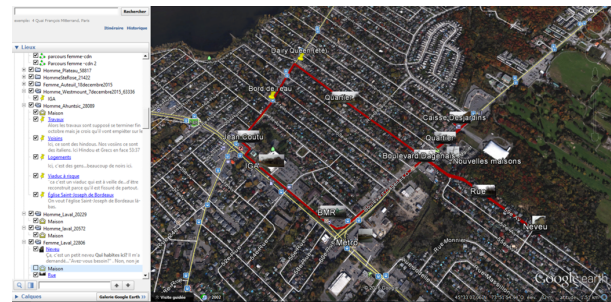
donnant l'exemple du supermarché ou de la pharmacie<sup>2</sup>. Il était demandé aux participants d'agir à la manière d'un guide et de décrire les endroits traversés. En cours de route, l'intervieweur posait quelques questions spécifiques, notamment sur ce qui peut faire changer la routine du trajet, sur les changements constatés le long du trajet dans les dernières années, sur les préférences horaires des participants pour faire ce trajet et les alternatives possibles à ce trajet dans le cas où la personne ne pourrait plus s'y rendre avec son mode de transport habituel. Les souvenirs associés aux lieux visités étaient également discutés.

Les répondants avaient la liberté de choisir la durée du parcours, le trajet réalisé ainsi que le mode de transport utilisé pour faire le parcours<sup>3</sup>. Des trajets à pied (6), en automobile (12) et en transport en commun (1) ont été ainsi effectués, sur une période allant d'octobre 2015 à décembre 2015. À notre connaissance, aucune recherche à ce jour n'a publié de résultats de parcours commentés guidés par les participants et réalisés en automobile (*Ride-along*) avec des personnes de 75 ans et plus, la majorité des études utilisant des parcours avec des gens de cet âge effectuant seulement des parcours à pied. Cela est compréhensible pour un ensemble de raisons, notamment de sécurité, qui pourrait survenir des risques de passer un questionnaire à des conducteurs pouvant avoir des facultés déclinantes sur la route. Pour contourner ce problème, les parcours commentés en automobile ont été réalisés avec une voiture de location, conduite par l'intervieweur lui-même selon les indications des participants. Lorsque les parcours étaient effectués dans des environnements jugés stressants pour la conduite (par exemple le centre-ville), la voiture était conduite par un assistant afin de permettre au chercheur de converser plus facilement avec les participants.

Tous les parcours ont été filmés et enregistrés à l'aide d'une caméra Go-Pro et d'un enregistreur numérique sur téléphone intelligent. Les entretiens de recherche ont été retranscrits de façon verbatim. Quant aux parcours commentés, l'analyse effectuée a été inspirée de celle conduite par Bergeron *et al.* [10] et portée sur un système d'information géographique. Les lieux discutés par les

participants, de même que les trajets effectués ont été ainsi spatialisés sur le logiciel Google Earth, avec une couleur de tracé variant selon le mode de transport utilisé. Chaque élément pointé ou discuté par les répondants au long du parcours a été identifié d'un marqueur, une punaise jaune, avec un titre décrivant l'élément en question (ex : Parc, Bus 165). Les commentaires et extraits d'entretiens pertinents ont ensuite été retranscrits dans les sections « Descriptions » de chaque élément et accompagnées d'images lorsque possible.

**Image 1.** Exemple de parcours réalisé



Source : Google Earth

Les résultats offrent une visualisation rapide de l'ensemble du parcours réalisé et des éléments discutés. Une telle base de données offre ensuite un excellent exemple de mise en contexte des pratiques de mobilité dans le cadre d'un parcours typique.

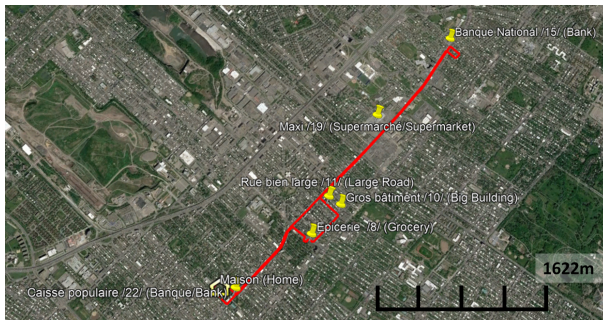
Ces parcours, en plus d'enrichir la qualité des données collectées dans les entretiens de recherche, ont aussi été l'occasion de valider divers constats formulés durant la phase quantitative. Par exemple, certains participants auparavant classés dans le profil des « Urbains Multimodaux » pour leur utilisation de la marche ont révélé durant les parcours utiliser plutôt la voiture pour la majorité de leurs déplacements, leur forte utilisation de la marche étant due à la période estivale durant laquelle avait été conduite l'enquête quantitative. Le principal intérêt des parcours commentés, cependant, a été de mettre en contexte la mobilité et d'explicitier les logiques derrière les déplacements quotidiens. Ce

<sup>2</sup> Ces lieux étaient suggérés, car toutes les répondantes et tous les répondants s'y rendaient au moins une fois par semaine, donnant ainsi un bon point de comparaison entre les parcours.

<sup>3</sup> Par mesure de sécurité, lorsqu'il était envisagé que le parcours se déroule en automobile, le chercheur responsable se rendait au lieu d'entretien avec une voiture louée. Si le répondant choisissait un parcours en automobile, le chercheur responsable ou un assistant de recherche conduisait la voiture pendant la durée du trajet.

faisant, il a souvent été possible de voir que les aspirations vis-à-vis la mobilité n'étaient pas toujours compatibles avec une lecture objective des opportunités offertes par divers quartiers, notamment en matière de commerces et services. À titre d'exemple, illustrons ces aspects à l'aide de deux cas d'étude, soit celui de Monsieur Lafond et Madame Labelle<sup>4</sup>.

### Cas 1 : Monsieur Lafond



Source : Google Earth

Appartenant au profil des « *Pérégrinateurs* », M. Lafond (90 ans) vit depuis 15 dans un quartier central (Parc-Extension) à forte densité<sup>5</sup> avec une trame de rue orthogonale, un bon accès aux services de transport (lignes de bus et proximité du métro) et des rues commerciales avec une offre locale. M. Lafond se déplace chaque semaine sur de grandes distances, bien au-delà de l'aire métropolitaine, pour rejoindre sa maison secondaire à Sainte-Adèle, ce qui explique l'étendue de son espace d'action.

Le parcours réalisé avec M. Lafond été effectué en voiture, avec le chercheur comme conducteur, et a duré environ trente minutes. M. Lafond donne des indications pour suivre son trajet habituel, qui lui fait emprunter un axe principal (le boulevard Jean-Talon) sur un kilomètre pour rejoindre « son » épicerie, puis sur trois autres kilomètres pour rejoindre « sa » banque.

**Image 2 :** Le boulevard Jean-Talon



Source : Photo prise par l'auteur

Le trajet est fait en ligne droite, hormis un petit détour pour rejoindre l'épicerie. Pour retourner ensuite sur le boulevard Jean-Talon, M. Lafond nous fait passer par une rue spécifique (la 15 avenue) près d'un « gros building » (gros bâtiment), une rue secondaire particulièrement large où la conduite est plus agréable. Hormis cette rue, il dit se sentir souvent « à l'étroit » en conduisant dans les rues du quartier, dans des sens uniques avec des automobiles garées en créneaux de chaque côté de la rue (image 3) et préfère les voies qui lui laissent davantage de marge de manœuvre.

**Image 3 :** une rue à sens unique



Source : Photo prise par l'auteur

Invité en début de parcours à commenter sur ce qu'il trouve agréable ou désagréable au long du trajet, les commentaires de M. Lafond se concentrent sur les éléments qui lui font gagner ou perdre du temps sur son trajet habituel. Il commente ainsi le trafic important sur l'axe Jean-Talon et insiste sur les difficultés de trouver

<sup>4</sup> Tous les noms ont été remplacés par des pseudonymes.

<sup>5</sup> Près de 10 000 personnes par kilomètre carré, ce qui pour Montréal est une forte densité. Considérant que la densité moyenne sur l'île de Montréal est entre 3 000 et 4 000 personnes par kilomètres carrés [36]

du stationnement à certains moments de la journée, faisant en sorte que ses courses sont toujours effectuées la même journée, le lundi durant l'avant-midi, pour minimiser ces désagréments. Il possède une routine dont il ne dévie que très peu depuis des années. Bon an, mal an, depuis près de 15 ans, M. Lafond effectue la même chaîne de déplacements l'amenant à « son » épicerie puis à « sa » banque. Il affirme vouloir conserver cette routine « tant qu'il sera capable de conduire ».

Questionné à avoir s'il aime conduire, M. Lafond répond qu'il n'aime pas particulièrement cela. Se considérant en bonne forme, il dit pouvoir faire le trajet vers l'épicerie à pied et le fait parfois lorsqu'il a le temps (ce qui lui prend environ 30 minutes plutôt que 5 minutes de conduite). Bien qu'il aime marcher et dit ne pas éprouver de plaisir particulier à conduire, le côté pratique de la voiture l'emporte, d'autant que celle-ci fait partie d'une routine établie depuis plus d'une dizaine d'années. Il dit même ne plus « voir » le trajet tant celui-ci est incorporé dans ses habitudes. On en comprend que si le mouvement effectué et ce qui est vu au cours du trajet n'a pas une grande importance pour M. Lafond, la mobilité et le potentiel de continuer à faire ce trajet ont, eux, une très grande importance.

M. Lafond dit ne pas être particulièrement attaché à son quartier, qu'il considère simplement comme « pratique ». Son véritable attachement, et la raison pour laquelle son espace d'action est aussi étendu réside plutôt dans la petite ville de St-Adèle, qui se trouve hors de la zone métropolitaine, là où M. Lafond est propriétaire de la « maison familiale ». Cette deuxième résidence, où M. Lafond se rend chaque semaine tant en été qu'en hiver, est le lieu de rendez-vous de M. Lafond et de ses enfants (qui habitent Montréal et les villes environnantes) lorsqu'ils viennent le visiter; ce faisant, il s'agit d'un lieu d'ancrage sentimental fort pour M. Lafond. C'est également un lieu où il se sent véritablement « chez lui », étant propriétaire, par rapport à Montréal, où il est locataire de son logement.

Ayant été classé dans le groupe des « *Pérégrinateurs* », qui se distinguent par leur espace d'action très étendu, l'entretien avec M. Lafond montre bien que ses habitudes de déplacement ne prennent pas place sur un immense territoire, mais plutôt dans deux espaces d'action distincts relativement limités, l'un situé à Montréal et l'autre à Sainte-Adèle. Au cours du parcours

commenté, le contraste entre la façon dont il parle du trajet effectué à Montréal « pratique, proche de tout, mais il n'y a rien qui m'attache à ça » et ses activités de Saint-Adèle « ma maison, ce qui m'appartient, mon lieu de rassemblement » montre comment les deux espaces d'action sont associés à des significations différentes du chez-soi, l'un plus fonctionnel et l'autre plus émotif.

Or, à la lecture des autres entretiens avec les individus de type « *Pérégrinateurs* », il apparaît que le fait de posséder une maison secondaire ou un centre d'activité hors de l'aire métropolitaine soit quelque chose d'assez fréquent chez ce profil et explique en bonne partie l'étendue de leurs espaces d'action. Contrairement aux hypothèses formulées à l'effet que les activités des « *Pérégrinateurs* » prennent place sur un territoire très étalé, comme le suggérait les résultats de l'analyse statistique et cartographique de leur déplacements quotidiens, les entretiens et parcours commentés ont montré que M. Lafond et les autres « *Pérégrinateurs* » distribuent leurs activités en plusieurs petits espaces d'action, aux significations différentes. En cela, les entretiens et parcours réalisés avec des « *Pérégrinateurs* », comme M. Lafond, ont permis non seulement d'explorer les significations liées aux espaces du quotidien, comme cela était prévu, mais également de corriger certains constats issus de la phase d'analyse quantitative, notamment la raison expliquant son espace d'action étendu.

### Cas 2 : Madame Labelle



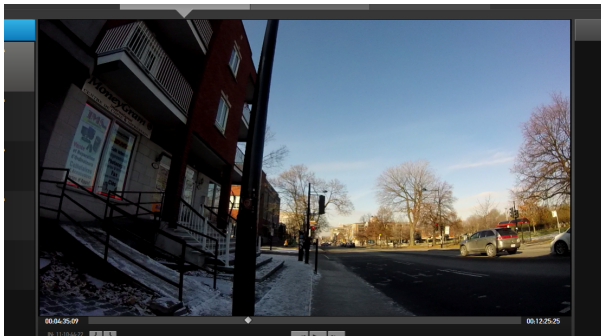
Source : Google Earth

Du profil des « *Urbains Multimodaux* », Madame Labelle utilise la marche pour la plus grande part de ses



déplacements quotidiens. Vivant dans un quartier central à forte densité à proximité d'une rue commerciale d'importance métropolitaine (Côte-des-Neiges), elle dispose d'un accès à un grand choix de commerces et de services de transport dans un rayon de 500 mètres, de même qu'un parc. Elle se rend à l'épicerie selon ses besoins hebdomadaires, notamment en achetant en petites quantités qu'elle peut transporter dans des sacs.

**Image 4 :** Près du parc



Le parcours est effectué à pied, à la fin novembre, le lendemain d'une des premières chutes de neige de l'hiver. Partant du domicile de la dame, le trajet effectué nous fait passer dans une rue secondaire pour aller rejoindre le chemin de la Côte-des-Neiges, qui est une large rue commerciale qui constitue un important lien de transit entre le Nord et le Sud de l'île de Montréal. Sur cette rue, l'itinéraire nous fait passer devant un parc (Image 2), des petits commerces de quartier de type supérette et un centre commercial couvert avant de rejoindre l'épicerie.

Marchant sans problème, mais disant avoir occasionnellement des problèmes avec sa jambe, Mme Labelle souligne d'abord le côté glissant des trottoirs recouverts de verglas et parfois de feuilles mortes gelées. Elle dit préférer marcher sur l'asphalte de la chaussée et au soleil lorsque possible afin d'être plus confortable. Passant devant le parc Kent, elle y décrit avec plaisir ses longs après-midi à lire et relaxer, en regardant jouer les enfants. Elle dit y venir souvent pour s'asseoir et bavarder avec un ami « On s'assoit et on refait le monde ! ». Malgré la circulation importante, elle dit apprécier marcher sur le chemin de la Côte-des-Neiges, car elle aime « le contact » avec les gens. La seule chose qu'elle dit moins apprécier, c'est la forte pente de la rue, bien qu'elle se force à l'emprunter

malgré l'effort que cela lui demande afin de « se prouver qu'elle est toujours capable ».

Plutôt que de poursuivre sur la rue, elle nous fait passer dans un centre commercial, où elle dit parfois passer en cas de mauvais temps pour faire une partie du chemin à l'abri des intempéries ou du verglas au sol. À l'intérieur, plusieurs commerces et épiceries proposent des produits ciblant des communautés ethniques. La dame profite de l'occasion pour discuter des changements amenés par l'immigration dans le quartier, notamment l'offre alimentaire faisant davantage de place à des produits vietnamiens, chinois et haïtiens dans lesquels elle se reconnaît peu. Pour cette raison, elle a changé de supermarché et marche un peu plus loin, au Maxi (un supermarché appartenant à une grande chaîne) à 300 mètres de là, pour trouver une offre alimentaire à sa convenance. Cela lui demande un effort supplémentaire, mais elle cherche à faire le trajet à pied régulièrement pour garder la forme. De plus en plus, cependant, elle se laisse tenter à faire le trajet avec le bus qui passe sur le chemin de la Côte-des-Neiges et s'arrête devant le supermarché. Questionnée à savoir ce qu'elle ferait dans le cas où elle ne pourrait plus se rendre au Maxi (par exemple en cas de fermeture), Mme Labelle confie qu'elle devrait probablement faire des courses dans un autre quartier pour trouver « quelque chose qui lui ressemble », quitte à déménager.

Comme chez les autres « *Urbaines Multimodales* », l'entretien avec Mme Labelle montre des significations communes associées aux déplacements à pied chez les gens de ce profil. Comme Mme Labelle, les « *Urbains Multimodaux* » mettent de l'avant l'importance de marcher afin de s'entraîner et conserver des forces pour le futur. Plusieurs soulignent volontairement s'imposer de prendre des escaliers ou grimper des pentes dans leurs déplacements quotidiens, suggérant que la marche n'a pas nécessairement besoin d'être facile en tout temps pour être adoptée. Dans des quartiers centraux, comme celui dans lequel habite Mme Labelle, l'avantage d'avoir de multiples options pour se déplacer, soit à couvert ou dans la rue, au soleil ou à l'ombre, en autobus ou à pied, est mis de l'avant.

Le cas de Mme Labelle illustre également comment les aspirations et préférences « colorent » les déplacements et font en sorte que ce ne sont pas toujours les options de destinations les plus proches ou les plus aisées d'accès

qui sont privilégiés, ce qui influe beaucoup sur les perspectives d'adaptation de la mobilité envisagées par cette personne. Alors qu'une lecture objective du quartier aurait permis de voir un large choix d'épiceries et de commerces à distance de marche, la réalisation du parcours montre au contraire que les transformations perçues dans l'offre alimentaire du quartier ne laissent qu'un faible choix d'alternatives possibles aux déplacements quotidiens selon les préférences de Mme Labelle, au point de lui faire envisager un déménagement pour trouver quelque chose « qui lui ressemble » en cas de diminution de sa mobilité.

#### 4.3. Discussion

Le croisement des outils, des données et des techniques d'analyse permet d'approfondir non seulement la problématique, mais aussi notre compréhension de la mobilité. De ces deux cas d'étude, il est possible de replacer les informations collectées sur l'espace d'action dans le cadre de parcours de vie marqué par des stratégies et aspirations différentes au regard de la mobilité. L'espace d'action très dispersé de Monsieur Lafond se comprend dans une logique où il ne s'agit pas d'un espace d'action très étendu, mais de deux petits espaces d'action situés relativement éloignés (270 km), à Montréal et à Sainte-Adèle. Quant à Madame Labelle, son profil « *d'Urbaine Multimodale* » s'explique notamment par des aspirations résidentielles axées sur la proximité des commerces et des services, de même qu'une volonté marquée de « faire des efforts » pour maintenir sa condition physique devant la perspective d'une perte de capacité entraînée par le vieillissement. Les connaissances amenées par les parcours commentés vont au-delà d'un complément entre analyse quantitative et qualitative, ou encore selon différents outils, comme le carnet de bord et le GPS croisé à un entretien. Les parcours commentés nous ont permis de mettre en perspective les modes de vie discutés et leurs logiques dans l'espace et la biographie des personnes âgées rencontrées.

À partir des parcours commentés, il est ainsi possible de voir comment l'adaptation de la mobilité pourrait être plus difficile en cas de difficultés, par exemple la perte du moyen de transport usuel, chez certains profils plutôt que d'autres. Chez les « *Pérégrinateurs* », qui comme M. Lafond organisent leurs activités en fonction de deux espaces d'action éloignés, la perte de la capacité de

conduire pourrait signifier devoir choisir entre l'un de ces deux espaces, forçant un changement complet des habitudes. Dans ce cas, le parcours commenté amène une compréhension fine des stratégies d'adaptation et de leurs impacts sur les modes de vie.

Les parcours commentés nous ont également aidé à préciser les stratégies et enjeux liés aux autres groupes comme celui des « Pas-Sorteux », dont plusieurs sont casaniers en raison de problème de mobilité et dépendants de l'automobile pour leurs nécessités alimentaires. La perte de la voiture, dans leur cas, pourrait les conduire au confinement complet au domicile, ou les forcer à déménager dans une résidence pour personnes âgées avec services. Du côté des « *Diversifiés* » et des « *Voisineurs* », la perte de la voiture présenterait un défi à géométrie variable selon le quartier de résidence. Chez ceux habitant des quartiers de banlieue pavillonnaire ou des quartiers excentrés avec un accès limité au transport en commun, la plupart des répondants disent entrevoir peu d'options à l'exception du déménagement ou du taxi, ce qui les amènerait à réduire considérablement leur espace d'action. Bien que plusieurs habitent près de membres de leur famille, peu se disent prêts à faire appel à eux régulièrement pour leurs déplacements.

Bien qu'il ne soit pas possible de généraliser à partir de données non probabilistes, les données quantitatives et qualitatives recueillies offrent un éclairage plus précis des rapports à la ville et des pratiques spatiales d'individus appartenant à des groupes sociaux représentant la réalité de bons nombres d'individus sur le territoire. En donnant la possibilité aux répondants de « montrer » et de « pointer » directement les éléments discutés, les données collectées dans les parcours en particulier donnent une information riche et fine sur des lieux ou des éléments de mobilier urbain, sur ce qui constitue des repères, sur ce qui peut entraver les trajets quotidiens, sur ce qui peut rendre les trajets agréables ou désagréables, sécurisants ou insécurisants, etc. Ce faisant, les microgéographies collectées peuvent aider non seulement les chercheurs, mais aussi les répondants, à mettre en lien le changement de leurs pratiques avec des transformations survenues dans l'espace urbain, notamment en montrant des commerces disparus, des nouvelles constructions, des améliorations apportées dans le mobilier urbain, etc. Pour des décideurs publics ou des chercheurs intéressés par l'aménagement de la



ville, ce type d'information est extrêmement utile afin de mesurer la nécessité ou l'efficacité d'interventions sur divers quartiers.

## 5. Conclusion

Bien qu'utilisés de plus en plus depuis les années 2000, les parcours commentés demeurent encore une méthode relativement peu commune dans le coffre à outil de la recherche et de la pratique en aménagement et urbanisme. Redécouverts en tant que « méthode mobile » dans le cadre d'un retour en force des questions liées en sciences sociales, les parcours commentés se révèlent des outils particulièrement pratiques dans la cadre d'un protocole d'enquête hybride. Par la co-immersion de l'intervieweur et d'un participant dans le cadre d'un trajet partagé, le parcours commenté ajoute une dimension environnementale pouvant être utilisée pour enrichir et mieux comprendre les rapports à la ville et les pratiques de mobilités. Dans cet article, nous avons cherché à mieux définir le parcours commenté, ses mécaniques et ses variantes, à partir des écrits disponibles sur le sujet, afin de mieux cerner ce qu'il est possible d'étudier à l'aide de différents types de parcours. Selon la scène et l'horaire des parcours, leur mode d'accompagnement (guider ou être guidé), leur durée, leur ouverture, ou encore le mode de transport utilisé, une grande variété de configurations différentes peut être retrouvée dans la documentation afin de répondre à diverses questions de recherche.

Nous avons présenté un exemple d'application d'un type de « parcours semi-structuré et guidé » par les participants dans le cadre d'une recherche en méthodes mixtes sur le vieillissement et la mobilité quotidienne à Montréal. Les parcours commentés offrant la possibilité d'étudier des comptes-rendus de perception, aussi appelés microgéographies de sens, celles-ci ont été structurées sous forme de système d'information géographique qualitatif afin de mieux comprendre les difficultés et opportunités à la mobilité envisagées dans l'espace d'action de divers profils d'individus vieillissants âgés de 75 ans et plus. Les résultats offrent un point de vue original sur la construction des stratégies de déplacement et les préférences, ce qui constitue plus qu'un complément d'information obtenu sur les espaces d'action par voie de questionnaire, notamment en permettant de valider et nuancer diverses hypothèses élaborées à partir d'associations statistiques. Dix-neuf

parcours ont ainsi été utilisés avec des entretiens pour d'explicitier les logiques de déplacements d'individus vieillissants.

La dimension environnementale apportée par le parcours commenté peut offrir un point de vue sur le vécu des mobilités, notamment sur les diverses significations (pénibles, agréables, évocatrices de souvenirs, etc.) qu'elles peuvent revêtir pour divers profils de personnes. Dans le cas qui nous occupe, elle offre également un point de vue éclairant les aspirations de diverses personnes âgées par rapport à la mobilité et sur les adaptations envisageables de celles-ci au contexte du vieillissement. Prenons par exemple le cas de M. Lafond, dont les déplacements sont inscrits dans des habitudes de longue date. Celui-ci n'envisagerait pas pouvoir se passer de la voiture pour ses trajets habituels à l'épicerie ou à la banque bien que des alternatives puissent être rejointes à pied ou en transport en commun. Contrastons ce cas avec celui de Mme Labelle, qui prévoit activement une perte de ses capacités physiques à venir et traverse volontairement des éléments nécessitant de l'effort (comme des pentes ou des escaliers) pour s'entraîner et maintenir la forme. Dans les deux cas, il y a décalage entre ce qu'il serait possible d'anticiper comme ressources (ex : autres épiceries à distance de marche) ou obstacles (ex : escaliers, pente) aux déplacements de personne âgée à partir d'une lecture « objective » de l'espace d'action, et ce qui est réellement considéré comme un obstacle ou une ressource par les individus eux-mêmes.

Les parcours accomplis ont également aidé à valider des hypothèses formulées sur l'espace d'action de divers profils à partir de statistiques (par exemple sur l'étendue de l'espace d'action des « Pérégrinateurs », sur le rapport à la voiture des divers profils), ceux-ci étant réalisés avec les modes de transport usuels des répondants. Ce faisant, par rapport aux parcours réalisés par d'autres auteurs dans la littérature récente, nous croyons que les parcours présentés dans cette recherche innove de deux façons. Premièrement en étant utilisés dans le cadre de méthodes mixtes afin d'explicitier des résultats d'enquête de nature géographique et des profils statistiques. À notre connaissance, le croisement de résultats d'une enquête par sondage et de données cartographiques sur les déplacements avec des données issues d'entretiens et de parcours commentés n'a pas encore été réalisé comme tel en sciences sociales.

Deuxièmement, nous croyons innover en présentant des parcours non limités aux parcours marchés avec des personnes âgées pour présenter un portrait plus complet de la mobilité. Dans le cas des parcours de type « Ride-Along » en automobile, nous croyons que le fait de placer l'intervieweur comme conducteur guidé par les participants se présente comme une solution intéressante, notamment pour contourner les enjeux de sécurité soulevés autour de la distraction nuisible que pourrait poser le questionnaire à des conducteurs aux facultés déclinantes. Bien qu'elle n'élimine pas les enjeux de sécurité, cette solution offre un meilleur contrôle aux chercheurs pour poser leur question au « bon moment » et a été généralement apprécié par les participants (bien que certains aient été d'abord réticents à être conduits par quelqu'un d'autre)

Dans l'optique de pousser plus loin l'intégration des données quantitatives et qualitatives, une perspective intéressante serait celle de superposer les données du système d'information géographique qualitatif avec des données GPS sur les déplacements, afin de montrer un exemple de parcours typique parmi ceux effectués. D'autres perspectives seraient de croiser les données avec des couches d'analyse spatiale, des analyses morphologiques de la forme urbaine des quartiers ou des analyses de la marchabilité (comme ceux effectués à l'aide de l'outil MAPPA [36, 37] afin de montrer un suivi pas-à-pas de la manière dont différents types d'environnements urbains sont vécus et expérimentés dans le cadre d'un même parcours.

## Références

- Bonnet M, Desjeux D (2000) Les territoires de la mobilité. Presses Universitaires de France, Paris, 224 p
- Sheller M, Urry J (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38:207–26
- Urry J (2007) *Mobilities*. London: Polity, 336 p
- Kaufmann, V (2014) Retour sur la ville. Collection Espace en société, logiques territoriale. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 198 p
- Büscher M, Urry J (2009) Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory* 12:99–116
- Massot M-H, Aguilera A, Belton Chevallier L et al. (2010) Mobilités et modes de vie métropolitains: Les intelligences du quotidien. L'Oeil d'or, Critiques & cités, Paris, 332 p
- Carpiano RM (2009) Come take a walk with me: the “go-along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & Place* 15:263–72
- Evans J, Jones P (2011) The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31:849–58
- Kusenbach M (2003) Street Phenomenology. *Ethnography* 4:455–85
- Bergeron J, Paquette S, Poullaouec-Gonidec P (2014) Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method. *Landscape and Urban Planning* 122:108–21
- Miaux S, Drouin L, Morency P, Paquin S et al (2010) Making the narrative walk-in-real-time methodology relevant for public health intervention: towards an integrative approach. *Health & Place* 16:1166–73
- Zeisel J (1981) *Inquiry by design: tools for environment-behavior research*. Basic concepts in environment and behavior series. Brooks/Cole, Monterey, 250 p
- Doughty K (2013) Walking together: the embodied and mobile production of a therapeutic landscape. *Health & Place* 24:140–46
- Merriman P (2014) Rethinking mobile methods. *Mobilities* 9:167-187
- Freitag M (1986) *Dialectique et Société: tome 1. Introduction à une théorie générale du symbolique*. Éditions coopératives Albert Saint-Martin, Montréal, 296 p
- Law J, Urry J (2004) Enacting the social, *Economy and Society* 33:390–410
- Thibaud J-P. (2001) La méthode des parcours commentés. In Grosjean M, Thibaud J-P (eds). *L'espace urbain en méthodes*. Éditions Parenthèses : Marseille, pp 79-101
- Lord S, Després M, Kestens Y (2018) Approcher la complexité de la mobilité et des territoires dans la vieillesse : l'intégration de données et de méthodes mixtes dans l'analyse des relations personne-environnement. *Cahiers scientifiques de l'ACFAS* 117:121-36
- Vine D, Buys L, Aird R (2012) The use of amenities in high density neighbourhoods by older urban Australians residents. *Landscape and Urban Planning* 107:159–71
- Mcquoid J, Dijst M (2012) Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty. *Journal of Transport Geography* 23:26–34
- Garcia C, Eisenberg M E, Frerich E et al. (2012) Conducting Go-along Interviews to Understand Context and Promote Health. *Qualitative Health Research* 22:1395–1403
- Blanchet A, Gotman A (2013) *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. 2<sup>e</sup> édition. Armand Colin, Paris, 126 p
- Van Cauwenberg J, Van Holle V, Simons D et al. (2012) Environmental factors influencing older adults' walking for transportation: a study using walk-along interviews. *The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 9:85-100
- Hall T A (2009) Footwork: Moving and knowing in local space(s). *Qualitative Research* 9:571–85

25. Bigo M, Depeau S (2014) L'inclusion à la ville des personnes âgées : entre déprise et citoyenneté, l'exemple des promenades balnéaires. *Norois : Environnement, Aménagement, Société* 232 :11-23
26. Garvin T, Nykiforuk C I J, Johnson S (2012) Can we get old here? Seniors' perceptions of seasonal constraints of neighbourhood built environments in a northern, winter city. *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography* 94:369–389
27. Petiteau J Y, Pasquier E (2001) La méthode des itinéraires: récits et parcours. In : Grosjean M, Thibaud J-P, L'espace urbain en méthodes. Éditions Parenthèses, Marseille, pp 63–77
28. Laurier E (2004) Doing Office Work on the Motorway. *Theory, Culture & Society* 21:261–77
29. Laurier E, Lorimer H, Brown B et al. (2008) Driving and passengering: Notes on the ordinary organisation of car travel. *Mobilities* 3:1–23
30. Watts L, Urry J (2008) Moving methods, travelling times. *Environment and Planning D: Society and Space* 26:860–74
31. Ross N J, Renold E, Holland S et al (2009) Moving stories: Using mobile methods to explore the everyday lives of young people in public care. *Qualitative Research* 9:605–23
32. Amar G (2010) *Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité*. Fyp, Paris, 207 p
33. Lord S, Piché D (2018) *Vieillesse et aménagement : Perspectives plurielles*. Architecture, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 299 p
34. Fisker C (2011) *End of the Road?: Loss of ( Auto ) mobility Among Seniors and Their Altered Mobilities and Networks: A Case Study of a Car-Centred Canadian City and a Danish City*. Thèse de doctorat, Université d'Aalborg, Copenhague, 228 p
35. Lord S, Després C, Ramadier T (2011) When mobility makes sense: A qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly. *Journal of Environmental Psychology* 31:52–61
36. CMM (2018) *Grand Montréal en statistiques : Densité de population-Recensement de la population*. Montréal [En ligne] Carte interactive, mise à jour le 29 janvier 2019, consultée le 30 janvier 2019. URL : <http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/produits-statistiques/grand-montreal-en-statistiques/>
37. Lord S, Negron-Poblete P (2014) Les grands ensembles résidentiels adaptés québécois destinés aux aînés. Une exploration de la marchabilité du quartier à l'aide d'un audit urbain. *Norois* 3:35–52
38. Negron-Poblete P, Lord S (2014) Marchabilité des environnements urbains autour des résidences pour personnes âgées de la région de Montréal : application de l'audit MAPP. *Cahiers de géographie du Québec* 58:233–57