

Observer la marche dans les lieux de transit.

Objet et protocole

AUTEUR

Thibault CARCANO

RÉSUMÉ

Ma recherche doctorale consiste en une étude des (im)mobilités en gare. La marche est donc tout à la fois mon objet d'étude – en tant que mode dominant au sein des gares – et mon protocole d'enquête – au cours de mes arpentages *in situ*, je deviens moi-même piéton. Cette communication revient sur mon expérience de marche-recherche, sur les choix effectués et sur les premiers résultats obtenus. La marche est une ressource précieuse pour les acteurs de la fabrique de la ville. Transformée en flux, elle permet de mesurer la sollicitation des espaces-temps et rend compte des tendances de mobilité dominantes. Mais, à l'état brut, elle est peut-être plus précieuse encore car elle révèle la diversité d'activités et d'ambiances qui font l'urbanité des lieux. Prenant appui sur les travaux de Georges Perec et de Larissa Fassler, la communication expose les apports d'une sensibilité *de* et *par* la marche : en matière de méthode d'enquête, de définition et de programmation urbaine.

MOTS CLÉS

gare, marche, urbanité, aménagement, (approche) post-participative, (approche) sensible

ABSTRACT

My PhD research involves a study of (im)mobilities in railway stations. Walking is therefore both my object of study –since it is the dominant mode within stations– and my survey protocol –as I am I becoming a pedestrian myself during my *in situ* walkabouts. This paper looks back at my experience on the matter: choices made, and first results gathered. Walking is a precious resource for those involved in the making of the city. Transformed into a flow, it can be used to measure the use intensity of various timespaces and reveal prevailing mobility trends. But in its raw state, it is even more precious, revealing the diversity of activities and atmospheres that make up the urbanity of public or public-like places. Drawing on the work of Georges Perec and Larissa Fassler, this paper outlines the contributions of a sensitive fieldwork both *of* and *through* walking: In terms of survey method, definition, and urban programming.

KEYWORDS

Train station, Walking, Urbanity Planning, Post-participative (methods), Sensitive (methods)

En 2009, la ville de Copenhague et les deux principales sociétés de transport du Danemark, DSB et Banedanmark, organisent un concours pour la rénovation de la gare de Nørreport. La compétition est remportée haut la main par le projet des agences Cobe et Public Arkitekter, incarné par le slogan « *Form follows people* », c'est-à-dire sur la promesse d'un espace façonné par les gens, à partir de leur pratique pédestre. Six ans de travaux plus tard, la gare fraîchement livrée est de nouveau saluée par la critique internationale et récompensée par de nombreux prix¹, révélant par là même l'importance que revêt la marche dans les lieux de transit. La gare comme la marche sont des objets d'étude aux ramifications multiples qui, parfois, se rejoignent, voire s'enchevêtrent (Detavernier, 2021). Dans l'*absolu*, il est difficile de les circonscrire autrement qu'à l'aide de considérations par trop générales : la gare comme interface entre deux modes de déplacement (dont l'un est généralement le train) ; la marche comme « gamme d'actions corporelles » (Abe, 2017) de toute unité véhiculaire non motorisée dont la vitesse pourrait être celle d'un piéton – de l'arrêt (0 km/h) au pas de course (au-delà de 10 km/h)².

À partir d'une *observation* – la polysémie du terme renvoie autant à l'analyse qu'à la pratique – de la marche dans les lieux de transit, cette communication questionne l'intérêt de la marche, comme outil et donnée, pour comprendre et par là même alimenter l'urbanité des espaces (pas-tout-à-fait-)publics que sont les gares.

La marche est une ressource de projet précieuse, exploitée puis façonnée en flux par les acteurs de la fabrique de la ville. À contrepied de cette tendance à l'ingénierie, je m'intéresse à la marche non plus sous la forme du produit transformé qu'est le flux mais comme une matière brute. À cette fin, je propose un protocole de marche-recherche immersif, fondé sur le récit et les impressions sensibles. Ainsi, la marche transparaît dans toute sa complexité comme un levier programmatique et définitionnel, comme une ressource théorique et opérationnelle.

LE FLUX COMME SOCLE DES PROCESSUS POST-PARTICIPATIFS

La marche est une donnée de projet précieuse pour les acteurs de la fabrique de la ville. À fin programmatique, la multitude de marcheurs et de marches (Lanoix, 2017) est agrégée et assimilée à un écoulement fluide homogène : le flux (Cresswell *et al.*, 2015). Sous cette forme artificielle, la marche permet de mesurer la sollicitation d'un espace pour le dimensionner au plus près des besoins des usagers, selon les normes de sécurité en vigueur, et d'identifier des *sentiers de désir* (les traces des itinéraires jugés

¹ Brolæggerprisen 2015 ; The Danish Lighting Award 2016 ; WAN Transport Award 2016, European Prize for Urban Public Space 2016 ; The Copenhagen Award 2016 – Best Urban Environment ; Landezine International Landscape Award 2017 ; Civic Trust Award 2018.

² Cette définition peut sembler extravagante mais elle reprend la classification du piéton adoptée par le Code de la route français (art. R412-34).

les plus efficaces ou les plus agréables par les usagers). Dans le cas de la gare de Nørreport, le projet de Cobe et Public Arkitekter prend pour socle un diagramme de flux produit à partir de méthodes pour le moins artisanales : *sneck down* (observation des empreintes de pas laissées dans la neige) et traçage (retranscription manuscrite des trajectoires depuis plusieurs points d'observations). Le plus souvent, les études de flux reposent cependant sur l'emploi d'outils numériques de pointe à même de saisir les traces physiques mais aussi virtuelles laissées par les usagers dans leur sillage : *timelapses*, suivis GPS ou modélisations multi-agents. Selon Jørgensen (2022), l'utilisation de la marche comme donnée de projet pourrait être qualifiée de post-participative car, bien que les usagers n'aient pas conscience de leur participation, ils contribuent activement à la conception des projets et formulent, par leur seule (in)activité, des retours d'expérience. Dès lors, les études de flux sont confrontées aux mêmes défis que les outils de participation traditionnels. Elles se doivent d'être : représentatives de l'ensemble des personnes qui associent leur destin au projet ; organisées de manière impartiale ; soucieuses de tenir compte de toutes les opinions, même minoritaires. À cet égard, elles ont l'avantage de bénéficier du concours – certes inconscient – d'un public large et divers. Cependant, la masse de données collectées doit nécessairement faire l'objet d'une simplification *a posteriori*. Une fois transformée en flux, la marche se trouve dépouillée d'une partie de son épaisseur analytique – de sa dimension sociale, organique, collaborative – et réduite à deux composantes mesurables objectivement : la vitesse et la trajectoire. En outre, par effet de regroupements statistiques, les comportements de mobilité les plus rares se trouvent invisibilisés au profit des comportements de mobilité les plus fréquents. De ce fait, les projets d'aménagement fondés sur le flux sont dominés par des préceptes techniques de gestion des foules faisant fi des aspérités individuelles. Afin de prendre conscience de la richesse de la marche et de la considérer à son plein potentiel, il est nécessaire de l'étudier sous sa forme brute ; de la recueillir dans son contexte spatiotemporel de provenance. Pour cela, il faut entreprendre un arpentage *in situ* en devenant soi-même marcheur.

UNE (DÉ)MARCHE SENSIBLE COMME FENÊTRE SUR L'INFRA-ORDINAIRE

Mon enquête se fonde sur des méthodes mixtes : revue de littérature, entretiens, collaboration scientifique avec AREP³, expérimentations studio (notamment cartographiques) et arpentage *in situ*. Ce dernier volet – où l'importance de la marche est sans doute la plus saillante – consiste en deux enquêtes d'inspirations ethnographiques filées conjointement en gares de Paris Saint-Lazare et Torino Porta Nuova. Sur site, mon protocole est largement inspiré des travaux de Georges Perec *et al.* (2022) et de Larissa Fassler *et al.* (2022). À leur suite, j'ai construit mon protocole sur la répétition systématique des séquences d'observation (Tixier, 2015). Cette logique permet de révéler la complexité des *lieux* et des *marches* à travers différents contextes temporels. J'ai choisi au sein de la gare Saint-Lazare dix lieux, liés à des pratiques de circulation, de restauration, d'attente, ou un peu tout cela à la fois. Une fois par semaine, je me rends sur l'un de ces lieux afin d'y décrire ce que j'y vis, une heure durant. Je m'efforce de faire varier l'horaire de mes visites selon un découpage temporel de la plage d'ouverture de la gare en dix créneaux de deux heures (5h00-7h00 ; 7h00-9h00 ; ... ; 23h00-1h00). J'ai entamé cette collecte systématique en mars 2023 et j'y mettrai un terme en mars 2024. J'aurai alors décrit cinquante espaces-temps : chacun des dix lieux aura été observé à cinq temporalités différentes et chacune des dix temporalités se rapportera à cinq lieux⁴. Je mène un travail similaire, quoique de dimension moindre, en gare de Porta Nuova où je me rends une fois par saison : j'y ai choisi cinq lieux d'observation, soit vingt-cinq espaces-temps potentiels (le découpage temporel, lui, demeure le même).

Après plusieurs circuits d'observations préliminaires (entre février 2022 et mars 2023), il m'est apparu qu'un placement stable dans le temps permettait de capter au mieux le *dé-placement* des usagers. Plutôt que de mener des observations mobiles – par exemple, sous la forme de suivis (Detavernier, 2021) ou de parcours commentés (Thibaud, 2001) – je privilégie donc l'affût : j'attends que l'action advienne autour de moi. Bien que statique, mon expérience est toujours celle de la marche car les haltes et arrêts sont des composantes essentielles aux séquences de mouvement (Abe, 2017). Les *lieux* ainsi couverts sont certes moins vastes que si j'étais mobile mais la stase me permet de m'immerger dans chaque portion de site investiguée, de saisir son ambiance et de prendre conscience des occurrences, récurrences et variations des événements d'une fois sur l'autre.

Par ailleurs, sur le plan éthique, *l'attente attentive* est bien moins invasive que le suivi. Du reste, je ne cherche pas à identifier des usagers mais des usages. Chaque action est reçue comme une sorte de témoignage non verbal, sans jugement *a priori* concernant la personne qui la met en œuvre. J'essaie en ce sens d'être aussi neutre que possible concernant les personnes observées :

05h58 : Une personne traverse l'espace avec une démarche lourde et lente. Elle ne s'arrête pas.

05h59 : J'entends le bruit des franchissements des portiques automatiques et des validations Navigo, quelques bruits de travaux, un bip régulier, des crissements de pas et surtout un bruit continu (soufflerie ou de courant électrique ?).⁵

Enfin, les faits que je rapporte sont subordonnés aux espaces-temps dans lesquels je pratique la gare ainsi qu'à ma subjectivité propre. L'information que je prélève est sélectionnée et interprétée de manière plus ou moins consciente. Le résultat de l'opération n'est pas moins lacunaire que ceux des études de flux précédemment mentionnées mais il questionne les représentations dominantes, fait figure d'alternative. Dans le cadre de ma recherche, cette (dé)marche sensible me permet de comprendre ce qu'est la *gare* mais aussi, plus largement, ce qu'est *l'urbanité*.

LA MARCHE COMME GARANTE DE L'URBANITÉ DES LIEUX

L'exemple du réaménagement de la gare de Nørreport montre que la marche peut être utilisée pour délimiter des espaces et leur

³ AREP est une filiale de la SNCF spécialisée dans la conception de pôles d'échange.

⁴ La forme et le fond de ce paragraphe font écho aux travaux de Perec sur les *lieux*, tels que décrits dans une lettre à son ami Maurice Nadeau, en date du 7 juillet 1969 (Perec *et al.*, 2022)

⁵ Extrait de l'observation du mardi 21 juin 2023 à Paris Saint-Lazare au niveau train, à proximité des assises grandes lignes.

attribuer des fonctions ; en somme, comme socle de programme. Cependant, la marche est plus qu'un outil programmatique, c'est un outil définitionnel. Elle permet de définir la gare, non plus en tant qu'entité polymorphe, mais en tant qu'espace public. En effet, seule la portion communément *marchable* de la gare s'apparente à un espace public. Elle se situe à l'intersection des espaces auxquels on peut accéder librement (sans titre de transport, laissez-passer ou action particulière) et des temporalités d'ouverture quotidiennes de (de 5h00 à 1h00). Cette définition trace une limite cohérente et opérationnelle, ce qui constitue un enjeu récurrent dans les recherches consacrées aux gares (Detavernier, 2021). Elle est également support de réflexion en matière d'inclusion et d'accessibilité : garantir l'intégrité de la gare c'est garantir l'universalité de sa marchabilité.

Comme évoqué précédemment, la marche, façonnée en flux, permet de mesurer la sollicitation d'un lieu. Ce faisant, elle donne une indication quant à l'intensité des activités qui y prennent corps. Si l'on se place à présent dans une perspective sensible, la marche brute peut aussi rendre compte de la variété d'usages et d'usagers ainsi que du traitement réservé à l'altérité (ou marginalité). Dans *The Bourne Ultimatum*, film sorti en salles en 2007, le lanceur d'alerte Simon Ross est traqué par la CIA jusque dans la gare de London Waterloo. Alors qu'il se dissimule dans la foule, la panique le submerge et son affolement soudain détonne avec le flux régulier des autres usagers. Il est repéré. La marche apparaît ainsi comme un stigmate. Chaque usager se démarque par un rythme spécifique et les instruments de surveillance déployés en gare identifient tout corps dont la marche est jugée suspecte (Cresswell *et al.*, 2015). Toutes les formes de marginalité évoquées au cours de mon enquête peuvent ainsi être ramenées à une marche : trop rapide, trop lente, trop longue, à contre-courant, à contretemps ou contractuellement contrainte. Considérer que la marginalité est une affaire de marche n'est pas qu'une pirouette conceptuelle. En premier lieu, la définition par la marche permet d'éviter l'écueil d'une catégorisation stigmatisante : les individus marginaux ne se trouvent plus définis par un négatif relatif (absence de ressources, handicap, etc.) mais par un comportement commun, sans jugement de valeur associé. En outre, l'emploi d'une définition opérante est un jalon essentiel pour comprendre un phénomène et adapter les ressources à mobiliser en conséquence. Or, cette nouvelle définition permet de recomposer les problématiques autour des usages plutôt que des usagers, ce qui favorise l'inclusion et permet une meilleure gestion de site. Pour illustration, les aménagements à destination des personnes à mobilité réduite telles que les circulations mécaniques bénéficient à l'ensemble des usagers dont la capacité de marche est pour une raison ou une autre dégradée : handicap, blessure, fatigue, gêne, encombrement, accompagnement d'enfants, etc. (Aubertel, 1999). Ainsi, plus un espace accueille un nombre varié de marches, plus son gradient d'urbanité est élevé.

CONCLUSION

La marche est le seul mode de déplacement communément autorisé dans les parties publiques de la gare : elle y fait figure de norme. Pour autant il s'agit d'une norme plurielle : « il n'y a pas une marche, mais *des* marches » (Lanoix, 2017).

Les marches sont représentatives d'une diversité d'individus et d'actions et, par là même, elles sont révélatrices de l'urbanité du lieu. Chaque marche témoigne d'un engagement spatial et corporel. En cela, la marchabilité de l'espace est le miroir des rapports de force et des systèmes sociopolitiques générés par la gare (Fassler *et al.*, 2022).

Observer la marche, l'analyser et la pratiquer apparaît donc comme une approche incontournable pour comprendre le fonctionnement des espaces de transit. Néanmoins, si la marche est révélatrice d'une multitude de situations, d'actions et de problématiques injustement négligées, son étude ne doit pas occulter l'existence de discriminations tournées vers les usagers en dépit de leurs usages (discrimination de genre, de race, de classe, etc.).

RÉFÉRENCES

- Abe N., 2017, « Towards a Sociology of Movement : Application of Kinetography Laban to the Study of Collective Phenomena in the Paris Subway », *Social Science Information*, 56(2), p. 174-197 [doi.org/10.1177/0539018417694775].
- Aubertel P., 1999, « Les gares. Deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises », *Flux*, 15(38), p. 39-46.
- Cresswell T., Lemarchand M., Lay G., Gay C., Landriève S., Dubois T., 2015, *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris, Loco.
- Detavernier P., 2021, *Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030)*, Paris, ENSA Paris-Malaquais.
- Fassler L., Sherlock D., Till K., Janssen S., Blache C., Lapalud P., Burisch N., Shipwright F., 2022, *Viewshed*, Berlin, DISTANZ.
- Jørgensen N. S., 2022, « Form Follows People? Copenhagen's Ny Nørreport as a Post-Participatory Project », *Architecture and Culture*, 10(1), p. 21-38 [doi.org/10.1080/20507828.2022.2027637].
- Lanoix C.T., 2017, *Penser (par) la carte. L'espace public et la marche à Mumbai et à Tokyo, thèse en architecture et sciences de la ville*, Lausanne, EPFL.
- Perec G., Richardson S., Burgelin C., Joly J.-L., 2022, *Lieux*, Paris, Seuil, « Librairie du XXI^e siècle » [lieux-georges-perec.seuil.com].
- Thibaud J.-P., 2001, « Les parcours commentés », in M. Grosjean & J.-P. Thibaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, p. 79-99.
- Tixier N., 2015, « Le même et le différent », in N. Tixier, *Traversées urbaines. Villes et films en regard*, Genève, MétisPresses, p. 101-108 [hal.science/hal-01518094].

L'AUTEUR

Thibault Carcano
Laboratoire Médiations
thibault.carcano@mailo.com