

bien vivre

Domaine d'étude de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »
Séminaire « (In-)hospitalité des lieux ? »
Mémoires 2021-2022

Mémoires 2021-2022

Séminaire « (In-)hospitalité des lieux ? »,
département de master « Soutenabilité et hospitalité : bien vivre »,
École nationale supérieure d'architecture de Marseille,
184, avenue de Luminy, case 924,
FR-13288 Marseille Luminy, CEDEX 9

Équipe encadrante :
Nadja Monnet, Matthieu Duperrex et Julia Rostagni.

© textes et photos : auteur-e-s, sauf mentions.
© photo de couverture : Nils Freyermuth

Voir les autres travaux du séminaire :
<https://www.marseille.archi.fr/enseignements/productions-pedagogiques-de-lensam/de4/in-hospitalite-des-lieux/>

CONFORT URBAIN ET MOBILITÉS DOUCES DANS LE CENTRE-VILLE DE FLORENCE (ITALIE)

CÉLESTE BIDAULT / SOUS LA DIRECTION DE MATTHIEU DUPERREX ET DE
NADJA MONNET / SÉMINAIRE DE4 SOUTENABILITÉ ET HOSPITALITÉ : BIEN
VIVRE / (IN) HOSPITALITÉ DES LIEUX ?



SOMMAIRE

Introduction	5
1. Confort urbain et mobilités douces dans le centre-ville de Florence	8
1.1. Présentation des notions	
1.1.1. Confort urbain	
1.1.2. Mobilité douce	
1.2. Se déplacer dans le centre-ville de Florence	
1.2.1. Florence, ville-musée	
1.2.2. Florence, ville de mobilités douces	
2. Confort et inconfort des mobilités douces dans le centre-ville de . Florence	19
2.1. Les parcours commentés	
2.1.1. Protocole méthodologique	
2.1.2. Mise en œuvre des parcours	
2.2. Les facteurs d'influence sur le confort ou l'inconfort du trajet	
2.2.1. L'aménagement	
2.2.2. L'environnement traversé	
2.2.3. La temporalité	
2.2.4. La fréquentation	
2.2.5. L'esprit du lieu	
2.2.6. Cohabitation vs confrontation des mobilités	
Conclusion	44
Bibliographie	47
Annexes	49

RÉSUMÉ / Dans le cadre d'une approche par les pratiques et les usages d'un milieu urbain sous l'angle de son potentiel d'accueil ou de dissuasion, cette recherche interroge la notion de confort urbain à travers les mobilités douces utilisées dans le centre-ville de Florence. Le but est d'identifier les situations de confort et d'inconfort dans ce cadre-là. Mais, de quelle définition de confort parlons-nous ? Admettre que le confort est à caractère multidimensionnel, implique l'existence d'un ailleurs (Dreyfus cité par Andrade-Charvet, 2013), d'un confort autre que celui de la technique, d'un confort subjectif. Afin de saisir cette double dimension du confort, dans la pratique de mobilités douces, une approche du confort par les pratiques des lieux, semblait pertinente. La mise en place du parcours commenté, comme méthodologie d'enquête, a permis de révéler les facteurs d'influence sur le confort ou l'inconfort du trajet, et, plus largement, les qualités et les défauts de l'espace public florentin, à travers les pratiques de quatre de ses habitants.

REMERCIEMENTS / À Nadja Monnet pour son suivi et ses encouragements. À Izza, Shivani, Maria et Magdalena pour leurs témoignages.

MOTS-CLÉS

Espaces viaires
Espaces publics
Mobilités douces
Confort urbain

INTRODUCTION

« En moins de trente ans, les moyens de transport, les services à la mobilité et les manières de se déplacer n'ont cessé de se développer et de se diversifier, pérennisant l'image de la ville comme « espace des flux », modelant les paysages urbains, [et] favorisant une injonction à « être mobile » » (Lord et alii, 2015:1).

Courant septembre 2021, dans le cadre d'un échange universitaire, je pars vivre à Florence, en Italie, pour un semestre. Après une longue journée de voyage en bus depuis Marseille, j'arrive à Villa Costanza, gare routière à 9 km du centre-ville. Je prends la ligne 1 du tram et me dirige vers la gare *Firenze Santa Maria Novella*. Nous traversons de grandes étendues de champs agricoles. Le paysage défile, les étendues vertes s'éloignent. La banlieue traversée, nous entrons dans le centre-ville de Florence. Les rues deviennent étroites, les bâtiments plus hauts, plus majestueux, le flux de personnes s'intensifie : *Fermata Alamanni Stazione*. À travers la foule, je me fraye un chemin pour rejoindre mon logement avec mon encombrante valise. Les jours suivants, je découvre la ville en marchant, et en flânant dans la capitale Toscane, une glace dans une main, un appareil photo de l'autre. Je me promène le long des quais de l'Arno, puis découvre les monuments phares de la ville // *Ponte Vecchio, la Piazza della Signoria, la Cattedrale di Santa Maria del Fiore, ...* Un soir, en rentrant d'un voyage, dans le nord-ouest de la ville, à *Piazzale Montelungo*, je regarde Google Maps pour rentrer chez moi. Celui-ci me propose trois parcours : 11

minutes en voiture, 23 minutes en bus, 25 minutes de marche ou 8 minutes de vélo. Le choix est clair, j'emprunte un vélo en libre-service, présent à chaque coin de rue, et m'aventure dans les rues pavées de Florence. Je traverse la ville vide et sombre. Je sens mes joues vibrer sous les pavés. Quelques gouttes tombent, le vent souffle, je peine à le contrer. La pluie s'accélère, ma vue se brouille. Enfin j'aperçois ma rue, mon immeuble. Trempée, je verrouille mon vélo et cours m'abriter.

Ces différentes expériences m'ont procuré à la fois des sensations de confort et d'inconfort dans les espaces viaires du centre-ville de Florence. C'est par le car que je me suis déplacée vers la capitale Toscane. C'est par la marche qui a un " rôle de liant entre les différents modes de transport " (Lord et alii, 2015:1), que je me suis déplacée d'un point A à un point B. C'est par la marche également que je me suis promenée, selon la définition de Julie Roussel¹ (2013) avec une grande liberté et flexibilité dans la ville. Enfin, c'est par le vélo que j'ai traversé rapidement la ville.

Dans un contexte mondial d'urgence écologique et sociale (Rapport de la Commission Européenne (EC, 2009, Fonds Mondial pour la Nature (WWF, 2008) et des Nations Unis (United Nations, 1987)), les pratiques de mobilité jouent un rôle prépondérant dans le design urbain et pour notre avenir.

Ainsi, l'objet de cette étude porte sur la réflexion autour de la notion de confort urbain à travers les mobilités douces dans un milieu urbain. Le concept de mobilité douce comprend l'ensemble des déplacements respectueux de l'environnement comme la marche à pied, le vélo, la trottinette ou le skate et leurs pendants électriques. Nous

1. Cette psychologue environnementaliste distingue deux types de marche, impliquant deux identités de marcheur : la " marche plaisir ", confère une identité de " marcheur promeneur (ou randonneur) ", et, la " marche déplacement ", conférant une identité de " piéton ". Elle démontre que " les espaces qui sont " bien-volontiers " marchés sont des espaces de promenade [...], tandis que les espaces de marche qui sont " évités " sont plutôt des espaces de flux, pensés pour se déplacer " (Roussel, 2013:84).

développerons ce concept en aval. Le but est d'identifier les situations de confort et d'inconfort des mobilités douces dans le centre-ville de Florence.

Après une brève présentation des différentes notions centrales du sujet, nous analyserons le contexte dans lequel s'inscrit cette enquête. Puis, à travers l'analyse de parcours commentés, nous expliquerons les enjeux des mobilités douces dans le milieu urbain florentins à travers la notion de confort urbain.

1. Confort urbain et mobilités douces dans le centre-ville de Florence

1.1. Présentation des notions

Nous aborderons dans un premier temps la notion de confort urbain, une “ notion multicritères situationnelle ” (Roussel, 2013:81), puis, nous expliquerons ce que nous entendons par mobilités douces.

1.1.1. Confort urbain

Le mot confort vient du latin “ confortare ” (cum fortis), “ ce qui donne de la force, encouragement, consolation ”. Ainsi, la première édition du dictionnaire de l’académie de la langue française en 1694, définit le confort comme “ secours, assistance, donner aide ”. Au début du XIX^{ème} siècle, le confort acquiert sa signification au sens de bien-être matériel. La dernière édition, paru en 1992, précise que le confort est une “ assistance matérielle et morale, ou simplement morale ” (dictionnaire-academie.fr).

Dans son article, “ Habiter l’espace public. En quoi la notion de confort participe-t-elle à la constitution des espaces dits habités ? ”, Alejandra Andrade-Charvet (2013) démontre l’ambivalence de la notion de confort en faisant dialoguer différents auteurs. Elle distingue d’une part :

Un “ confort technique, envisagé comme la réponse technique à un problème spécifique [et] qui fait l’objet de normalisation et éventuellement de conventions collectives [selon Pascal Amphoux, chercheur, architecte et géographe], un confort tout court ou confort d’objets, au sens de bien-être matériel, qui renvoie à la norme et qui de ce fait serait lié à des facteurs comme l’ensoleillement, l’isolation thermique, le revêtement des sols, etc. [selon Jacques Dreyfus,

ingénieur et enseignant à l'institut d'urbanisme de Grenoble], un confort normé [selon Grégoire Chelkoff, architecte et enseignant à l'ENSA Grenoble], faisant appel à un confort de gestion lié à une fonction d'utilité " (Amphoux, Dreyfus et Chelkoff, cités par Andrade-Charvet, 2013:103). Ce confort considéré comme objectif selon Julie Roussel, peut être mesuré selon des critères " utilisés par les aménageurs comme indicateurs et garants du bien être des usagers " (2013:79).

D'autre part, Alejandra Andrade-Charvet, en s'appuyant sur les écrits de Pascal Amphoux, évoque un " confort symbolique, qui est propre à tout un chacun et qui est parfois tout à fait indépendant d'un niveau de confort technique (on peut être à son aise dans des situations objectivement inconfortables), un confort discret, qui renvoie à un ailleurs contenant une part d'indicible [selon Jacques Dreyfus], un confort sensible [selon Grégoire Chelkoff], faisant appel au confort de l'habitant, aux usages, et aux pratiques sociales " (Amphoux, Dreyfus et Chelkoff, cités par Andrade-Charvet, 2013:103). Julie Roussel parle quant à elle d'un confort subjectif où l'utilisateur des espaces viaires, " dans sa multiplicité, n'a pas les mêmes besoins en fonction de son identité (âge, genre, motricité etc.), de la temporalité et de l'environnement " (Roussel, 2013:79) traversé.

Jacques Dreyfus (in : Andrade-Charvet, 2013) reprend l'image de l'iceberg, dans laquelle la face visible serait celle du confort " objectif ", et la face cachée serait celle du confort " subjectif ", beaucoup plus large et volumineuse.

" Admettre que la notion de confort fait appel aux dimensions d'ordre matériel et immatériel, relevant à la fois du lieu et de l'individu, rend manifeste la nature

multidimensionnelle de cette notion. Face à une multiplicité des variables, l'impossibilité d'une définition de confort universel se fait évidente " (Andrade-Charvet, 2013:103). En effet, " ce qui est confortable pour l'un pourrait provoquer l'inconfort de l'autre. [...] Il ne serait donc pas cohérent de parler d'un confort urbain unique mais plutôt de confort de l'espace public, ce qui en fait une notion relative à des situations " (Roussel, 2013:80).

C'est en tenant compte des différentes définitions de confort que nous analyserons des situations plus ou moins confortables, variables selon des critères dits " objectifs " et " subjectifs " de chacune de nos interlocutrices.

1.1.2. Mobilité douce

Dans le *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*, Julien Demade différencie quatre formes de mobilité dans son article " mobilité : « active, douce, alternative ou durable » ".

La *mobilité active*, pour cet auteur, surgit des " inquiétudes " liées aux pandémies provoquées par la sédentarité caractéristique des sociétés modernes. [...] Les mobilités actives [...] permettent de pallier les effets sanitaires de notre mode de vie ; l'enjeu principal n'est donc ici ni notre ville ni notre planète, mais notre corps " (Demade, 2021:2). Or, dans le cadre de cette recherche nous souhaitons questionner la soutenabilité et l'(in)hospitalité d'un milieu urbain spécifique. Notre but n'est pas de se focaliser sur l'Homme et son corps. Par conséquent, employer le terme mobilité active serait incohérent dans notre démarche.

La *mobilité alternative* renvoie " à l'idée très générale

que nos façons actuelles de nous déplacer génèrent des effets négatifs (sur nos villes, notre planète, nos corps), et qu'il est donc impératif de passer à d'autres modes de déplacement. [...] La mobilité alternative inclut tout ce qui n'est pas cet " autosolisme " (le fait de se déplacer seul en voiture) " (Demade, 2021:2). Ce terme couvre un large panel de modes de déplacement comme l'usage des transports en communs ou le covoiturage. Or, par la nature du mode de déplacement, l'individu est plus ou moins exposé à son environnement dans lequel il inscrit son action, et cette exposition physique et sociale peut être plus ou moins bien vécue en fonction de l'environnement parcouru (Roussel, 2013). Plus l'individu est exposé à son environnement, plus il est assujéti à l'inconfort ou au confort urbain. L'usage des modes véhiculaires motorisés comme le bus, le tram ou la voiture représentent une barrière hermétique entre l'intérieur et l'extérieur, même s'ils y sont intimement liés. Les sensations éprouvées à l'intérieur sont différentes une fois à l'extérieur. Or, nous souhaitons orienter notre recherche sur les mobilités les plus exposées à leur environnement afin d'identifier plus aisément les situations de confort et d'inconfort. Dans cette démarche, employer un terme plus précis, n'incluant pas les modes véhiculaires motorisés, serait plus pertinent.

Le concept de *mobilité douce*, quant à lui, est né d'un " souci de l'urbanité [et] de la possibilité de vivre sans désagréments majeurs en ville " (Demade, 2021:2). Les mobilités douces minimisent les nuisances liées à la circulation saturée des axes routiers urbains. Ce concept est directement lié au concept de *mobilité durable*, relative " à la prise de conscience des effets négatifs que les activités humaines, parmi lesquelles les déplacements, ont sur l'écosystème planétaire. [...] La préoccupation première de la mobilité durable

est l'écologie, la possibilité de vivre sur notre planète" (Demade, 2021:2). Les enjeux ne sont pas uniquement environnementaux mais également économiques et sociaux. Le concept de mobilité durable intègre une réflexion globale sur l'aménagement territorial urbain vers une réduction des inégalités territoriales dans les zones mal desservies par les transports, en mettant en place des solutions qui favorisent le recours aux mobilités douces (Smovendo.fr, 2020).

La mobilité douce désigne l'ensemble des déplacements respectueux de l'environnement comme la marche à pied, le vélo, le roller, la trottinette et le skate. Selon Julien Demade, les mobilités douces et durables renvoient prioritairement aux mobilités non motorisées mais permettent néanmoins " de réintroduire à leurs côtés certaines mobilités motorisées, qu'elles soient (en fonction des intérêts poursuivis par ceux qui emploient ces notions) collectives (transports en commun), non thermiques (motorisations électriques), ou non strictement individuelles (autopartage, covoiturage). L'ampleur de la réintroduction des mobilités motorisées dépend alors de ce que l'on veut juger doux ou durable, c'est-à-dire du degré de négativité (urbaine, environnementale, sanitaire) que l'on juge soutenable – jugement d'ordre non pas objectif mais fondamentalement politique " (Demade, 2021:3).

Les modes véhiculaires, nécessitant un objet comme le vélo, la trottinette ou le skate, peuvent atteindre une vitesse moyenne identique à celle d'un automobiliste (Demade, 2021), voire être plus rapides. Les véhicules électriques (vélo, trottinette, skate) représentent donc une alternative de déplacement de plus en plus utilisée en milieu urbain. À Florence, 1 000 vélos électriques en libre-service ont été mis à disposition dans l'ensemble de

la métropole en juin 2021 (gonews.it, 2021).

Dans le cadre de notre étude, nous emploierons donc le terme de mobilité douce en y intégrant les modes véhiculaires avec motorisations électriques pour interroger ce qu'est le confort urbain lorsque les usagers utilisent ces modes de déplacement.

Finalement, il faut souligner que le concept de « mobilité » « 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. [...] Étudier la mobilité [...] revient à considérer que les déplacements quotidiens se construisent 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 » (Desprès et alii, 2019:2). Ainsi, la notion de confort urbain en situation de mobilité provoquerait « une redéfinition constante de ce qui est considéré comme confortable (ou inconfortable) » (Andrade-Charvet, 2013:107).

1.2. Se déplacer dans le centre-ville de Florence

Nous nous intéressons ici au contexte territorial de l'objet d'étude – le centre-ville de Florence – à travers les observations faites ces derniers mois des espaces publics florentins et l'analyse de différents documents.

Florence, capitale de la Toscane, est la huitième ville la plus peuplée d'Italie après Rome, Milan, Naples, Turin, Palerme, Gênes et Bologne avec environ 380 000 habitants (Istat.it, 2014).



Figure 2. Localisation de Florence en Italie

1.2.1. Florence, ville-musée

Florence a été le berceau de la Renaissance et a connu un essor économique et artistique très important au cours de son histoire. La ville réunit à elle seule 25% des œuvres du patrimoine artistique italien. Florence est aujourd'hui la 4^{ème} ville la plus touristique Italienne après Rome, Milan et Venise, avec 10 056 157 visiteurs par an (Istat.it, 2018).

Florence est une ville dense et dynamique. L'économie locale est particulièrement portée par le tourisme, comme indiqué ci-dessus, mais aussi par les industries textiles, notamment l'habillement dans le secteur du luxe et le travail du cuir, les industries métallurgiques, pharmaceutiques, chimiques, verrières, céramiques et par l'artisanat florentin comme la bijouterie et l'orfèvrerie.

De plus, les Florentins semblent utiliser de manière raisonnée les espaces publics dans le temps. Par exemple, Piazza Santa Croce, est une place à la fois touristique, religieuse qui accueille des événements ponctuels (marathons, festivals, marché de Noël, ...) qui est un lieu de rencontre et de soirée pour les jeunes générations, etc. Santa Croce est une place



Figures 3.4.5. Piazza Santa Croce à différentes périodes de l'année

publique qui attire des usagers et des visiteurs variés pour diverses raisons tout au long de l'année et au cours des heures. À une autre échelle, à l'angle de Via dei Macci et Via Ghibellina, dans le quartier de Santa Croce, une boulangerie et un bar se trouve face à face avec une seule terrasse en commun. La boulangerie occupe la terrasse avec son propre mobilier toute la matinée, puis, une fois passé 14h, les employés de la boulangerie rangent le mobilier et le bar installe son mobilier, pour ses clients, le temps de l'après-midi et de la soirée. Cette capacité d'optimiser l'occupation de l'espace, à l'initiative des commerçants dans ce cas-là, permet d'augmenter les usages et les fréquentations d'un même lieu dynamisant le quartier et la ville, et, permet de montrer la flexibilité des espaces publics de Florence, à travers la mutation des usages dans le temps.

1.2.2. Florence, ville de mobilités douces

Plusieurs caractéristiques de la ville semblent favoriser les déplacements en mobilité douce pour se déplacer et/ou se promener dans le centre-ville. Tout d'abord, les monuments et les places historiques visités sont concentrés dans un périmètre de seulement cinq kilomètres carré, environ. De plus, en 2014, différentes problématiques, liées à d'importants flux touristiques continus et à l'étroitesse des rues ont poussé la municipalité à limiter l'accessibilité aux voitures des résidents selon des plages horaires et à interdire l'accès aux voitures sans permis d'entrer, excepté pour les personnes à mobilité réduite, les services d'entretiens et de secours. Les services de transports publics sont aussi limités dans le centre-ville. Certains bus traversent le centre-ville à quelques endroits, mais la plupart du temps, ils longent le centre-ville (figure 7). Le tram relie l'aéroport, le sud-ouest et le nord-ouest de la ville à la gare centrale,

sans entrer dans le centre-ville. Les lignes de bus destinées aux longs trajets n'entrent pas non plus dans le centre-ville, une plateforme dans le sud-ouest de la ville " Villa Costanza ", reliée par le tram au centre-ville, a été prévue pour les accueillir (figure 6). Enfin, quelques pistes cyclables ont été aménagées au cours du temps le long des grands axes de la ville comme le long de l'Arno ou le long de la ceinture périphérique autour du centre-historique.

La marche semble être une des mobilités dominantes dans le centre-ville pour des raisons de concentration et de densité urbaine dans un périmètre restreint, comme expliqué en amont (figure 10). De plus, la pratique de la marche semble très encouragée par la métropole. Le programme " Firenze, the walking city " propose 18 parcours en zone urbaine et péri-urbaine pour " se sentir bien et connaître la beauté du territoire " (commune.fi.it).

Le vélo semble aussi être une pratique très empruntée à Florence (figures 8 et 9). Selon la municipalité de Florence, 8 000 personnes se déplacent quotidiennement à vélo dans l'ensemble de la ville pour leurs études (30 %) et leur travail (70 %). La municipalité indique que 52% des cyclistes mettent moins de 15 minutes à se rendre à leur lieu de travail et, que les principaux obstacles à l'utilisation du vélo sont l'insuffisance de pistes cyclables et la sécurité des cyclistes et de leurs vélos (cittametropolitanafirenze.it, 2001). Vélo individuel, à louer, électrique ou non, les vélos sont visibles partout dans la ville, sur les pistes cyclables, les trottoirs, les routes, les emplacements de parking, ... Il existe différentes manières d'accéder à un vélo, de manière ponctuelle ou pour une longue durée grâce à des loueurs de vélos et des applications mobiles, entre autres.



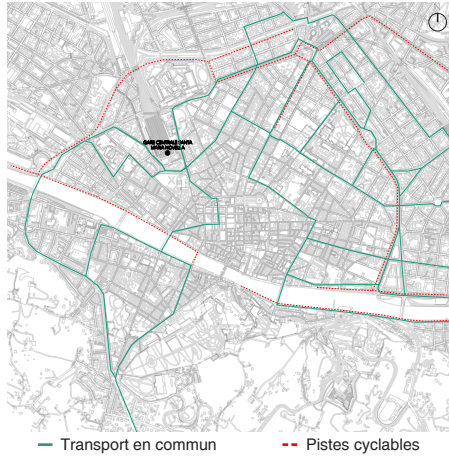


Figure 7. Réseaux viaires des transports en commun et des pistes cyclables dans le centre-ville de Florence

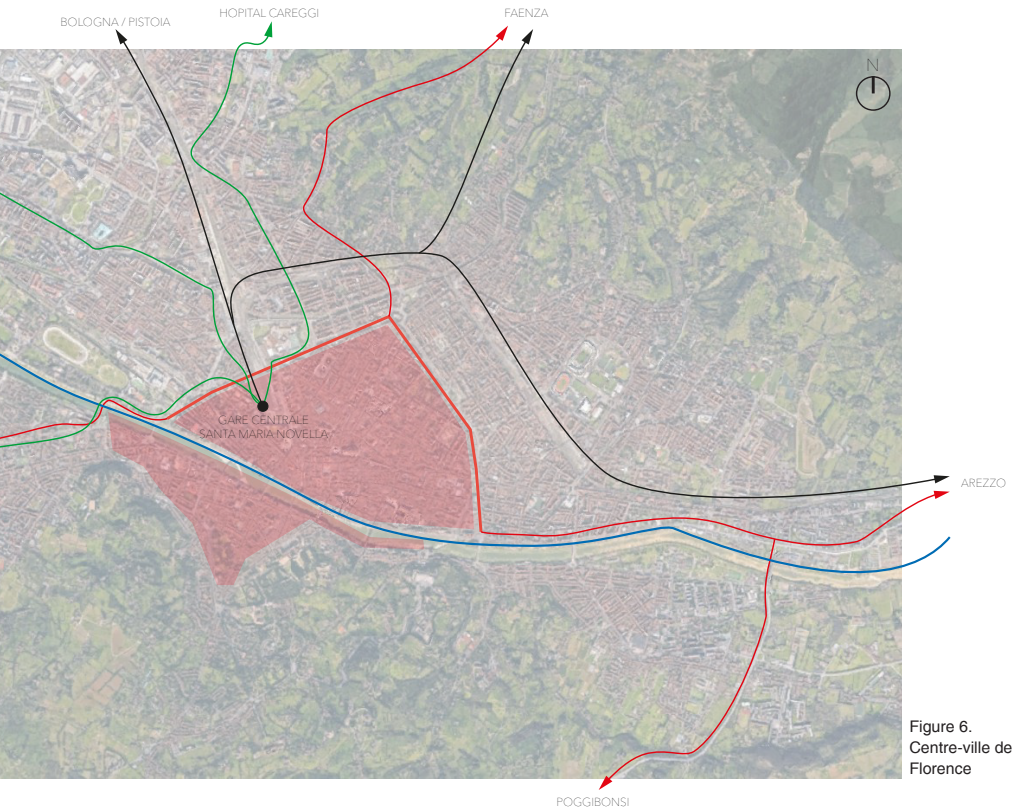


Figure 6. Centre-ville de Florence

● Lignes ferroviaires ● Routes principales ● Lignes de tram

Quelques trottinettes électriques à louer sont aussi visibles dans la rue.

La pratique du skate ou du roller semble quant à elle, plutôt rare.

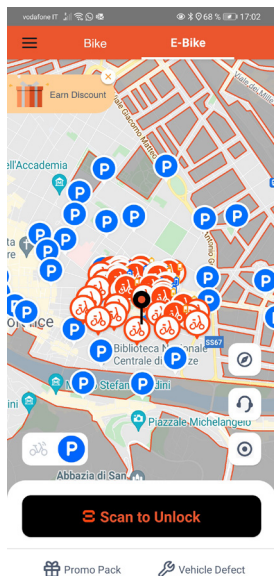


Figure 8. La pratique du vélo à Florence, application Ridemovi, Réseau de vélos partagés électriques et normaux, vélo disponible autour de soi



Figure 9. La pratique du vélo à Florence



Figure 10. La pratique de la marche à Florence

2. Confort et inconfort des mobilités douces dans le centre-ville de Florence

2.1. Les parcours commentés

Avant de suivre quatre personnes dans leur parcours quotidiens, nous expliquerons la méthode mise en place pour comprendre les facteurs et les paramètres qui entrent en ligne de compte dans les perceptions de confort et d'inconfort.

2.1.1. Protocole méthodologique

Comme mentionné en première partie, étudier la mobilité est un concept variable selon de multiples facteurs. Ainsi, la méthode du parcours commenté, aussi appelé en anglais « go-along » (Carpiano, 2009), permet de « mieux contextualiser cette mobilité notamment par une co-immersion de l'interviewer et du répondant dans l'environnement d'un trajet » (Desprès et alii, 2019:3). Il s'agit d'une étude des « médiations sensibles et symboliques entre les personnes et leur environnement dans un contexte de mobilité » (Desprès et alii, 2019:3).

« 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 » (Desprès et alii, 2019:3). Cette méthodologie est une fusion entre « deux techniques de collecte de données qualitative : « l'observation participante » et « l'entrevue semi-dirigée » » (Desprès et alii, 2019:3).

« 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 un ou plusieurs des trois types de médiation ” (Desprès et alii, 2019:4). Ceux-ci sont, la médiation sensori-motrice seulement de l'ordre du “ ressenti ”, la médiation symbolique et la médiation formalisée ou opérationnelle (Freitag, 1986), intervenant lorsque “ le rapport entre sujet et objet est médié par un processus formalisé, donc une symbolisation de second degré ” (Desprès et alii, 2019:4). Cette méthode de parcours commenté implique 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 ” (Desprès et alii, 2019:5).

“ Comme l'indique Thibaud, “ la méthode des parcours commentés a pour objectif d'obtenir des comptes-rendus de perception en mouvement ”. La perception [ici, correspond à] 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 : [...] 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), [...] l'entrelacement entre le “ dire ” et le “ percevoir ”, [et] l'inévitable bougé de la perception ” (Desprès et alii, 2019:5).

Selon Michel Desprès, Sébastien Lord et Paula Negron-Poblette, cinq paramètres peuvent “ affecter la production du discours entre l'interviewer et le participant ” (Desprès et alii, 2019:7) et ainsi enrichir l'échange :

Le premier paramètre est *l'environnement*, relatif au

“ cadre spatio-temporel de l’entretien, la « scène » où le participant prend place et la disposition des acteurs ” (Desprès et alii, 2019:7).

Le deuxième paramètre est le *cadre contractuel de la communication*, soit “ la manière dont les modalités de l’entretien sont négociées avec les participants [notamment] les rôles accordés à l’interviewer et au participant ” (Desprès et alii, 2019:7). Le fait de guider ou d’être guidé dans le parcours commenté présente des opportunités très différentes : d’une part, 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. [D’autre part], un parcours guidé par le répondant facilite l’expression de perceptions et d’expériences liées à des environnements familiers. [...] À cet égard, comme l’indiquent Carpiano et Miaux, 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 ” (Desprès et alii, 2019:9).

Le troisième paramètre concerne les *modalités d’intervention*, soit “ 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. ” (Desprès et alii, 2019:7). La structure de la conversation peut être « ouverte » ou « semi-dirigée ». Dans le cas de la structure ouverte, l’interviewer laisse le participant parler le plus librement possible et le laisser aborder la description du parcours selon les thématiques de son choix. L’intervieweur a pour tâche “ 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 ” (Desprès et alii, 2019:10). Dans le cas de la structure “ semi-dirigée ”, 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 pour guider le répondant à se prononcer sur des sujets précis.

Le quatrième paramètre est le *temps d'accompagnement* : Selon Michel Desprès, Sébastien Lord et Paula Negron-Poblette, “ 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. ” (Desprès et alii, 2019:11).

Le cinquième paramètre est le *mode de transport* : “ Kusenbach identifie à ce sujet deux variantes du « go-along » : le « Walk-along » et le « Ride-along » ” : « Walk-along » désigne “ les parcours commentés où l'interviewer accompagne le répondant au cours d'un parcours de marche ”. « Ride-along », sert à désigner des “ parcours effectués à vélo ou encore à l'aide de transport motorisés ”. La vitesse habituellement supérieure à la marche des “ ride-along ”, “peut rendre l'observation plus difficile et donner une certaine « urgence » à la discussion en raison du « défilement » plus rapide du paysage parcouru ” (cité par Desprès et alii, 2019:12).

2.1.2. Mise en œuvre des parcours

Comme nous l'avons évoqué dans la première partie, étudier la mobilité impose de tenir compte de multiples facteurs et notamment l'aspect « évolutif » de la situation de mobilité. Nous avons donc considéré que

la méthode du parcours commenté pourrait être particulièrement adaptée.

Ainsi, nous avons demandé à quatre personnes “ expertes ” de l’espace urbain, de nous montrer un trajet emprunté pour se rendre dans un lieu régulièrement fréquenté ou dans un lieu particulièrement aimé. Quatre jeunes femmes ont ainsi choisi un trajet que nous avons fait ensemble. Chaque participante devait, à la manière d’un guide, décrire les endroits traversés et les sensations éprouvées. Les participantes étaient libres de choisir la durée et le mode de transport (parmi les mobilités douces), qu’elles ont l’habitude d’emprunter pour ce déplacement.

Quant à la structure de la conversation, nous avons choisi d’appliquer une structure ouverte afin de laisser la participante s’exprimer le plus librement possible tout en posant quelques questions ciblées (cf. annexe 1), posées à des moments propices, permettant à la participante de se prononcer sur des sujets précis et d’alimenter la conversation en cas de silence ou d’hésitation. La description d’un espace confortable ou inconfortable en milieu urbain a été demandée à toutes les quatre.

Les parcours commentés ont été réalisés courant février 2022 à pied et à vélo. Un parcours est composé d’un point de départ et d’un point d’arrivée. Ces deux points sont reliés par un enchaînement d’espaces. Cet enchaînement d’espaces prend la forme de “ séquences ”. Les parcours réalisés ont été saccadés par ces différentes “ séquences ”. Les différentes séquences permettent la mise en place d’une série de point de repère dans l’espace, relié entre eux, qui composent un ensemble de séquences. Les points de repères sont des étapes qui viennent ponctuer le

parcours et qui se distinguent par leurs caractéristiques physiques et subjectives (relatives par exemple à une forme ou à un souvenir associé).

Le tableau et la carte ci-dessous apportent des précisions sur les parcours réalisés.

Participant	Date et heure	Durée du parcours	Point de départ	Point d'arrivée	Langue	Mobilité utilisée
Izza	04/02/22 14h00	40 min.	Piazza di Santa Croce	Piazzale Michelangelo	Français	Marche, vélo
Shivani	09/02/22 16h00	1 h.	Via del Corso	Giardino dell'Orticoltura	Anglais	Marche
Maria	11/02/22 18h00	20 min.	Ponte alla Carraia	Piazza della Signoria	Français	Marche
Magdalena	12/02/22 17h30	40 min.	Via Leonardo da Vinci	Giardino gli Orti del Parnaso	Anglais	Marche

Figure 11. Précisions sur les parcours commentés

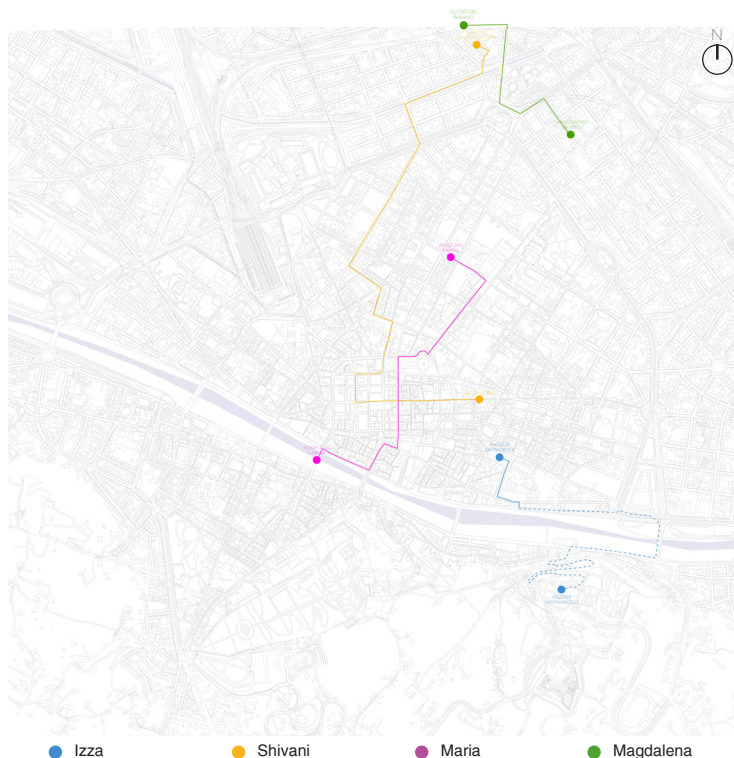


Figure 12. Parcours commentés réalisés dans le centre-ville de Florence



Figure 13. Izza



Figure 14. Shivani



Figure 15. Maria



Figure 16. Magdalena

Le premier parcours commenté a été réalisé avec Izza, étudiante de 22 ans. Le point de départ était la Piazza di Santa Croce. Nous nous sommes ensuite dirigées sous les directives de la participante, vers la piazzale Michelangelo, un endroit apprécié “ pour décompresser après une journée chargée ”. La participante se déplace majoritairement en vélo électrique ou à pied dans le centre-ville de Florence. À la recherche de “ pause urbaine ” émotionnelle et physique, en contre-point avec son quotidien, Izza est sensible à son environnement.

Le second parcours commenté a été réalisé avec Shivani, étudiante en architecture à l'Università degli studi di Firenze. La participante se déplace majoritairement à pied dans son quotidien. À la recherche d'espace vert et de tranquillité dans ce milieu urbain dense, notamment parce qu'elle est souvent accompagnée de son chien, Shivani est attentive à son environnement.

Le troisième parcours commenté a été réalisé avec Maria, étudiante de 19 ans. La participante se déplace majoritairement à vélo ou à pied dans son quotidien. Sensible à l'esprit et au sens que reflète un espace public, Maria est à la recherche de scénographies urbaines reflétant la mémoire et l'usage des lieux.

Le dernier parcours commenté a été réalisé avec Magdalena, étudiante en scénographie à l'Università degli studi di Firenze. La participante se déplace majoritairement à vélo et à pied dans son quotidien. Elle aime courir un matin, travailler dans l'herbe au soleil et admirer le coucher de soleil sur la ville. Magdalena est à l'écoute de son environnement, à la recherche d'espace calme, silencieux et relaxant.

Trois participantes ont fait le choix d'emprunter un

parcours vers un lieu apprécié.

Izza a choisi un lieu fréquenté une à deux fois par semaine pour se promener, “ réfléchir à autre chose, lire, admirer la vue, écouter les oiseaux ou les chanteurs de rue qui s’y installent ”.

Shivani a choisi deux “ grands ” et “ beau ” parcs, connectés entre eux, où elle peut laisser son chien libre. C’est un lieu où elle souhaiterait se rendre plus souvent mais qui est trop éloigné de son domicile.

Magdalena a choisi un parc fréquenté au moins une fois par semaine “ pour étudier ou courir dans un endroit calme, ensoleillé et proche ” de son domicile. C’est un lieu qu’elle a découvert en se promenant, et l’évocation de ce souvenir et des émotions éprouvées, montrent l’importance que ce lieu représente à ses yeux.

Maria, quant à elle, a choisi un lieu par lequel elle est “ obligée ” de passer, pour aller à l’université et qu’elle n’apprécie pas particulièrement car il s’agit d’une place au milieu d’un rond-point, “ bruyant, isolé, et vide de sens ”.

Les choix de ces lieux, qu’ils soient appréciés ou non, révèlent les habitudes dans la ville de chaque participante et leur vision personnelle du confort ou de l’inconfort urbain. Chaque participante a une connexion émotionnelle forte avec le trajet qu’elle emprunte, avec le lieu qu’elle traverse.

2.2. Les facteurs d’influence sur le confort ou l’inconfort du trajet

Comme indiqué en première partie, nous nous intéressons à des situations de confort ou d’inconfort

au pluriel, constamment changeantes au fur et à mesure des séquences d'espaces traversés. Les parcours commentés montrent que, dans l'espace public florentin, différentes formes d'espaces publics se côtoient.

Nous avons relevé cinq formes d'espaces publics distinctes au cours des trajets effectués :

- la place publique, comme la Piazza della Signoria (parcours n°3)
- le parc public, comme le Giardino dell'Orticultura (parcours n°2)
- l'étroite rue avec une circulation restreinte voire absente, comme Via del Corso (parcours n°2)
- la large rue, caractérisée par une circulation double-sens à une ou plusieurs voies et un trafic dense, comme Le Spartaco Lavagnini (parcours n°2)
- le carrefour, le nœud routier, caractérisé par une circulation dense et compact, comme la Piazza della Libertà (parcours n°4)



Figure 17. La place publique



Figure 18. Le parc public



Figure 19. L'étroite rue avec circulation restreinte

Légende :

- ☆ Élément remarquable
- Espace « ouvert »
- ⊙ Espace « fermé »
- ⋯ Limite centre historique
- ⋯ Limite quartier
- Percées visuelles

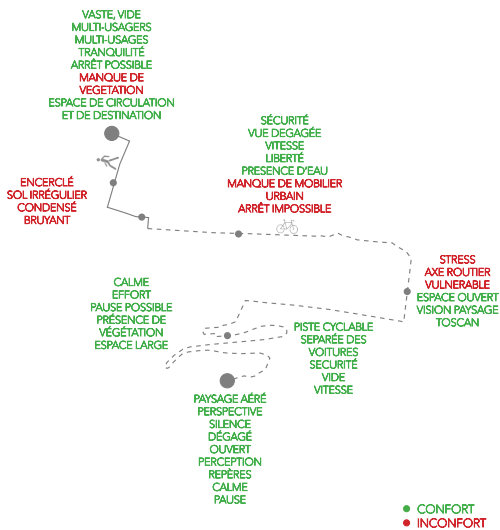
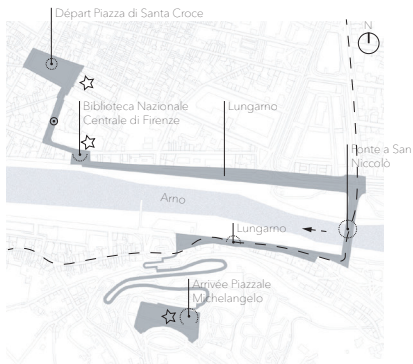


Figure 20. Restitution parcours commenté n°1, Izza
Temps du parcours : 40 minutes

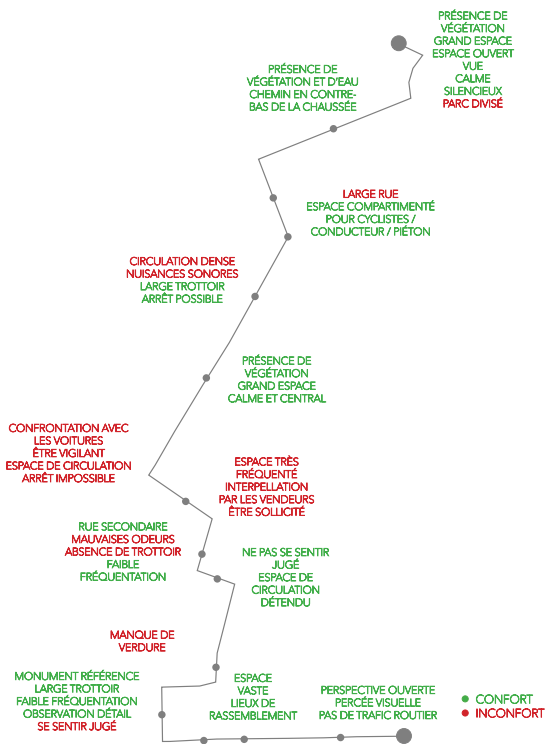


Figure 21. Restitution parcours commenté n°2, Shivani
Temps du parcours : 1 heure

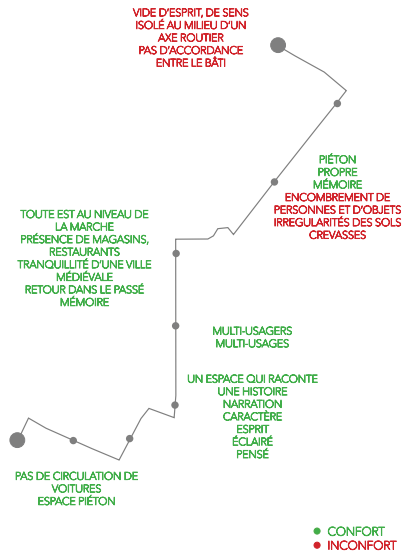
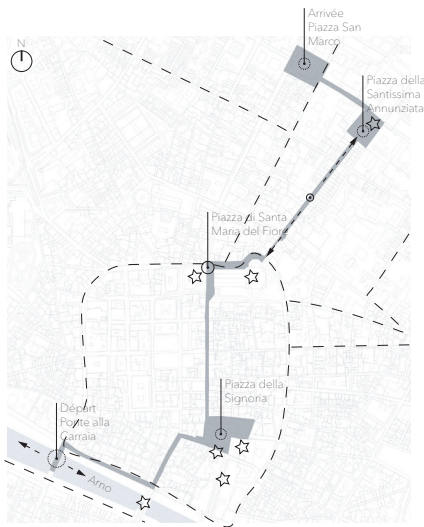


Figure 22. Restitution parcours commenté n°3, Maria
Temps du parcours : 20 minutes

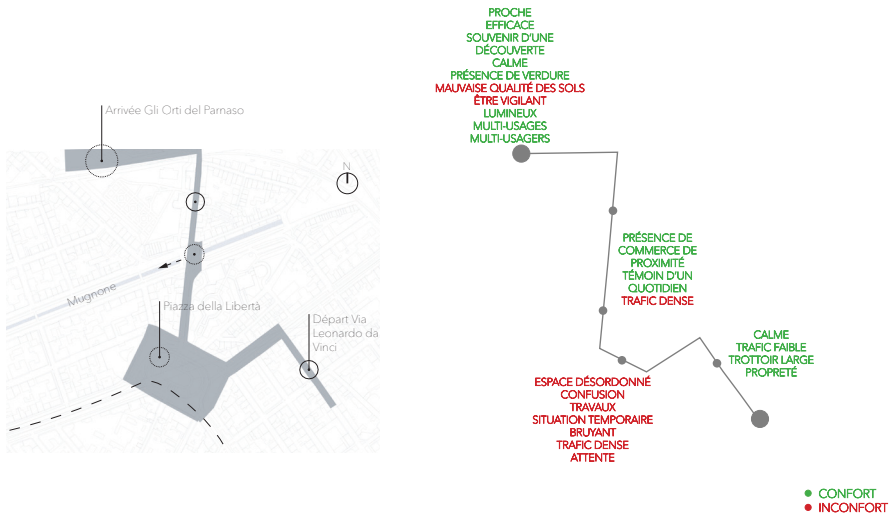


Figure 23. Restitution parcours commenté n°4, Magdalena
Temps du parcours : 40 minutes



Figure 24. L'étroite rue sans circulation



Figure 25. La large rue



Figure 26. Le carrefour

Les situations de confort et d'inconfort peuvent être causées par une multitude d'éléments variables selon les personnes et les mobilités utilisées. En traversant ces différentes formes d'espace public, nous avons pu lister une série d'éléments (figures 20 à 23) associés au confort (en vert) ou à l'inconfort (en rouge) des participantes pendant leur trajet effectué à pied ou à vélo.

Les critères d'inconfort des participantes étaient, de manière générale, liés aux conditions climatiques, à la densité des usagers (piétons, voitures), à la présence de voitures et des nuisances qu'elles engendrent, à l'encombrement (vélos, vendeurs de rue, ...) au manque de trottoir et de pistes cyclables sur les espaces viaires, à l'étroitesse des rues, à la mauvaise qualité des sols (crevasses, irrégularités, pavés, rafistolages), au manque de végétation (pour les personnes et les animaux de compagnie), au manque de propreté notamment en termes de mauvaises odeurs, aux nuisances sonores (travaux, trafic, groupe d'enfant, ...), à la présence d'animaux et, au manque de mobilier urbain (banc et espaces publics abrités).

Cette analyse a permis de faire émerger six catégories de critères influençant le confort et l'inconfort urbain :

- des critères liés à l'aménagement
- des critères liés à l'environnement traversé, en termes de forme urbaine et de contexte socio-économique dans lequel s'inscrivent ces espaces
- des critères liés à la temporalité
- des critères liés à la présence de l'autre, à la fréquentation
- des critères liés à l'esprit du lieu
- des critères liés à la cohabitation et/ou la confrontation des mobilités

Nous développerons ci-dessous chacun de ces critères.

2.2.1. L'aménagement

Les différents critères liés à l'aménagement observés lors des parcours commentés correspondent :

- à l'entretien des espaces traversés

Dans sa description d'un espace urbain confortable à traverser, Maria indique qu'il est important qu'il comporte des poubelles. Shivani pense, à cet égard, que l'entretien et le respect des espaces est très important (déchets, odeurs, ...) pour déambuler dans un milieu confortable.

- à la qualité des sols

Toutes les participantes mentionnent, la qualité "très inconfortable" du sol en pierre, extrêmement dégradé à certains endroits (crevasses et irrégularités). À pied comme à vélo, il est nécessaire de faire attention et d'être vigilant pour ne pas trébucher ou tomber. Cette



Figure 27. État du sol de Florence



Figure 28. État du sol de Florence

situation interroge : être dans une situation d'inconfort voudrait-il dire être vigilant et porter une attention particulière à son environnement ? Si nous sommes dans un endroit où nos sens sont exacerbés, où il est nécessaire d'être vigilant et de faire attention où l'on va, où l'on marche, où l'on doit s'arrêter, l'espace est inconfort, alors qu'à l'inverse, si un espace ne requiert par une attention particulière, alors, l'espace serait-il plus confortable ?

- au manque de mobilier urbain

Au cours de son parcours, Izza indique un manque d'assise dans certains endroits clés de la ville, comme le long de l'Arno, face au Ponte Vecchio. Certains s'installent même à leurs risques et péril sur le garde-corps, faute de bancs publics.

- à l'étroitesse et l'encombrement des trottoirs

D'une part, certaines rues sont si étroites qu'il n'y a pas de trottoirs, " on circule sur la route " (Shivani, dans une ruelle près de San Lorenzo).

D'autre part, les éléments qui encombrent les trottoirs sont multiples : certains commerces et hôtels empiètent sur les trottoirs pour y installer pots de fleurs et panneaux d'accueil. Chaque lundi soir, en bas de chaque immeuble, se trouvent les déchets en carton des habitants, prêts pour la collecte le lendemain. Enfin, le système de vélo partagé mis en place dans le centre-ville, " pratique et accessible " à tout le monde (à condition d'avoir un smartphone, un compte bancaire et des données cellulaires) selon Maria, propose des vélos n'importe où dans l'enceinte du centre-ville y compris les trottoirs. Certains laissent leurs vélos n'importe où, sans se préoccuper du dérangement.

- au manque d'espace vert

Shivani accorde beaucoup d'importance à la "présence de verdure" à la fois "pour que les chiens sortent, et que les hommes se sentent bien". Le manque d'espaces verts et d'éléments verts dans la ville est d'ailleurs une des problématiques majeures pour elle. "Au Moyen Âge, il était plus important d'avoir la ville que la nature. C'est pour ça que la ville est très dense. J'adore Florence, mais en même temps, ça me dérange que ce soit si médiéval" (Shivani). À l'inverse, Izza pointe la dimension paysagère qu'entretient Florence avec les collines alentours. "Un espace urbain confortable à traverser pour moi, est d'abord un espace ouvert, où il y a de l'air et où l'on voit les collines, avec des alignements de cyprès et des palazzo, autour de la ville. J'aime bien ça, parce qu'il y a très peu de végétation dans le centre-ville".

- au manque de pistes cyclables

Pour Maria, traverser le centre-ville en vélo est "très inconfortable parce qu'il y a peu de pistes cyclables et les vélos se retrouvent contraints de partager la route avec les voitures alors que les rues sont très étroites". Cette "confrontation" avec la voiture rend difficile l'accès en vélo dans le tissu central, particulièrement lorsque la plupart des rues sont à sens unique, et, peut mener à des situations "dangereuses" entre les différents usagers des espaces viaires. L'insuffisance de pistes cyclables et la sécurité des cyclistes, comme principaux obstacles à l'utilisation du vélo à Florence selon la municipalité, est ici confirmé par les participantes.



Figure 29. Minéralité des espaces viaires de Florence

Il est important de noter que, la mauvaise qualité des sols, l'étroitesse et l'encombrement des trottoirs

représentent des contraintes importantes et non négligeables pour l'accessibilité dans la ville aux personnes à mobilité réduite.

Ces différents éléments liés à l'aménagement peuvent être quantifiés, mesurés et normés. Ainsi, comme expliqué en première partie, ces critères correspondent à un confort dit " technique ", " objectif " ou " d'objet ".

Le manque de verdure, le manque de pistes cyclables, la mauvaise qualité des sols, le manque de mobiliers urbains et l'étroitesse et l'encombrement des trottoirs sont des critères correspondant à des nuisances et gênes sur lesquelles les individus n'ont pas de contrôle, ce qui augmente la perception de la gêne ressentie, qui participe à l'inconfort.

2.2.2. L'environnement traversé

Les situations de confort ou d'inconfort sont fortement impactées par les milieux qu'elles traversent. Les formes urbaines de l'espace public et le contexte socio-économique dans lequel s'inscrivent ces espaces sont des critères de l'émergence du sentiment de confort ou d'inconfort.

Tout d'abord, le creux de l'espace public est la " contreforme des pleins qui la bordent. Formes et contreformes s'emboîtent, se tiennent l'une à l'autre " (Deckmyn, 2020 :17). Ouverte, fermée, étroite, large, ... la forme de l'espace public varie. Les participantes mentionnent deux critères liés à la forme de l'espace public : comme vu plus haut, Izza montre l'importance de l'ouverture d'un espace dans l'émergence du sentiment de confort. Les espaces ouverts rencontrés lors de son parcours commenté correspondent à la traverse du Ponte San Niccolo et la Piazzale Michelangelo (parcours commenté n°1). Quant à



Figure 30. Espace viaire « fermé »



Figure 31. Espace viaire « ouvert », Longarno

Shivani, avoir un espace urbain confortable à traverser nécessite de l'espace, suffisamment d'espace disponible pour les différents usagers des espaces viaires.

Ensuite, un espace influence un certain comportement. Les parcours commentés relèvent à cet égard, une confrontation entre deux typologies de rue.

Pour Shivani par exemple, la typologie de rue avec un espace étroit pour les piétons et une circulation plus ou moins importante, représente " des espaces de circulation où il est très difficile de s'arrêter, à moins qu'il y ait une place " ou un élargissement du trottoir. " Ce sont des espaces où l'on ne se sent pas très à l'aise, on veut juste y passer et en finir. [...] On ne peut pas s'arrêter dans une rue où les gens vont commencer à nous rentrer dedans. [Ce sont des espaces simplement traversés]. On ne peut pas s'asseoir et se détendre. Avec l'habitude, on marche vers sa destination, sans vraiment se promener dans ces endroits. [...] Sinon, dès qu'on est un peu lent, tout le monde va commencer à s'ennuyer et s'énerver, parce qu'ici, tout le monde va vite ". Pour Izza aussi, ce type d'espace représente des endroits "par lesquels on passe, pas par lesquels on s'arrête ".



Figure 32. Marché de Noël, Piazza di Santa Croce

À l'inverse, la typologie de rue avec une circulation très restreinte voire inexistante, comme dans les parties les plus historiques et les plus étroites de la ville, permet une vitesse de circulation piétonne beaucoup plus lente. L'utilisateur est alors plus susceptible d'apprécier le trajet et de remarquer qu'il y a " toujours quelque chose à voir. Ça n'est jamais ennuyeux, il y a beaucoup de détails à observer " (Shivani). Selon Maria, ce type d'espace correspond à un endroit où " tout est au niveau de la marche ". Des magasins, des restaurants, des marchés, des

cafés, des terrasses apportent un foisonnement, qui fabrique un rez-de-ville animé. On retrouve une analyse à deux hauteurs : un rez-de-chaussée, de l'ordre de l'espace public, et les étages, de l'ordre de l'espace privé, seulement observables et non accessibles (logements privés ou bureaux). Cette deuxième typologie de rues comprend alors des espaces de pauses et d'arrêts attractifs.

Ainsi, les espaces "bien-volontiers" traversés semble correspondre à des espaces de promenade et de pause, tandis que les espaces "évités", sont plutôt des espaces de flux, pensés pour se déplacer, bien souvent en "cohabitation" avec les voitures et les bus, ce qui rend l'action de se déplacer plutôt inconfortable.

Enfin, les parcours commentés mettent en avant l'influence du contexte socio-économique d'une zone sur le confort d'un visiteur. Par exemple, Shivani, se sent "jugée" et mal à l'aise en passant dans une zone économiquement aisée et riche, alors que, dans une zone économique moins aisée, elle se sent "plus détendue" et "à l'aise" (ce contraste existe par exemple entre la piazza della Repubblica et la piazza di San Lorenzo, parcours n°3).

Hormis la nécessité d'espace pour les différents usagers, les autres critères correspondent à un confort "symbolique", "sensible" ou "subjectif", relatif au confort de l'habitant, aux usages, et aux pratiques sociales de chacun.

2.2.3. La temporalité

Le confort urbain en situation de mobilité est en constante redéfinition puisqu'il est lié à des situations temporelles. La notion de temps, le moment de la journée, la période de l'année, a une influence sur la



Figure 33. Versatilité des espaces, l'exemple de la terrasse de la boulangerie et le bar Via dei Macci

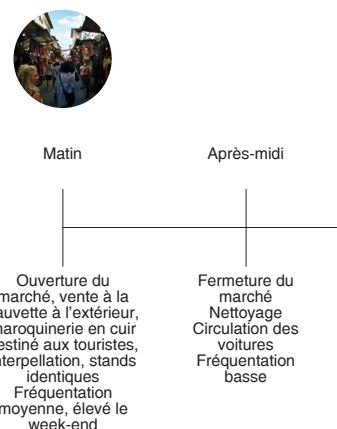
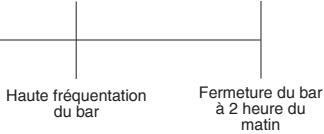


Figure 34. Versatilité des espaces, l'exemple de la Piazza del Mercato Centrale, «un espace plus vivant la nuit que le jour» (Shivani)



Soirée

Nuit

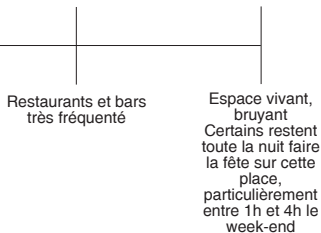


perception de l'espace et donc sur le confort ou l'inconfort d'une situation.

Par exemple, pour Izza, il est plus agréable de venir un jour de semaine en plein mois de février que de s'y rendre en été, lorsque Florence atteint son apogée touristique et " qu'il n'y a plus de place le long de la barrière pour regarder la vue ". Un même espace peut être apprécié pour différentes raisons à différents moments de la journée et de l'année. Magdalena, aime courir le matin au parc et s'y rendre en fin d'après-midi pour voir le coucher de soleil mais évite d'y aller en plein après-midi, lorsqu'il y a " beaucoup d'enfants bruyants qui crient. Non, j'aime le calme ". Maria, quant à elle, aime " se promener " dans le centre-ville entre 20h et 22h, " par ce qu'il y a une certaine ambiance lumineuse, plus calme ", et où sont éclairés les éléments importants du paysage urbain florentin, les statues, les monuments. " J'aime aussi la fin d'après-midi, lorsque certains restaurants ouvrent leurs portes, certains rentrent chez eux, d'autres s'installent en terrasse, la ville est en mouvement et se transforme ". Maria met en valeur ici la versatilité et la mutation des usages jour/nuit des espaces viaires de Florence, comme mentionné en amont. Bien que chaque instant soit unique, qu'importe où se trouve le sujet, des motifs et des usages se répètent au fil des mois, des semaines et des heures à des endroits spécifiques.

Soirée

Nuit



Ces critères uniques, relatifs aux usages et aux usagers, sont d'ordre " subjectif ".

2.2.4. La fréquentation

Les situations d'inconfort et de confort traversées par les participantes dévoilent aussi l'importance de la fréquentation des espaces traversés, de l'ordre du

confort “ subjectif ”.

Shivani et Maria interrogent le degré de fréquentation, comme critère plus ou moins confortable de ces espaces. Pour Maria, “ on se sent tranquille car on a l'impression d'être dans une ville médiévale mais l'après-midi, il y a beaucoup de touristes et les rues sont très chargées, ce n'est pas très agréable ”. Pour Shivani, “ avoir des petits cafés, des magasins autour est une bonne chose, mais pas trop, parce que ça devient alors très touristique ”. Elle préfère marcher dans les rues où “ il n'y a pas beaucoup de gens, où c'est plus calme et ça détend l'esprit ”. Magdalena, quant à elle, n'apprécie pas le Giardino dell'Orticultura lorsqu'il est très fréquenté et qu'il y a beaucoup de bruit. Pour Izza, un espace urbain confortable à traverser est un espace “ qui accueille une pause, un moment calme dans la journée, accompagné de personnes qui sont aussi là pour se détendre, pour leur confort personnel, [ça l'aide] à décompresser ”. Shivani indique tout de même qu'elle aime beaucoup “ les espaces où se rassemblent les gens, où l'on joue de la musique ”, des espaces animés qui ont la possibilité d'accueillir un ou plusieurs usages publics. Les participantes semblent vouloir un entre-deux entre un espace avec beaucoup de monde et un espace vide, en fonction de la situation. À l'extrême, l'absence totale de personne ou une foule de de



Figure 36. Danseurs à la Piazza di Santa Maria Novella

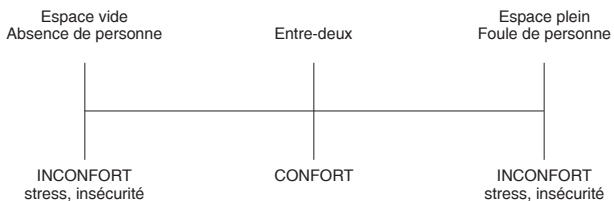


Figure 35. Le confort urbain en fonction de la fréquentation des espaces



Figure 37. Marcher vers un objectif



Figure 38. Percée visuelle



Figure 39. Élément remarquable

personnes seraient un facteur de stress et d'inconfort plus ou moins important selon l'endroit et la situation.

2.2.5. L'esprit du lieu

L'esprit du lieu correspond à des critères purement subjectifs.

Par exemple, Maria aime quand l'espace public a " un certain caractère, dans le sens où ce n'est pas juste un espace vert ou un parc avec des bancs, mais un espace qui reflète un esprit, ou l'histoire de la ville par exemple ". Elle prend l'exemple de la Piazza della Signoria et de la Piazza di Santa Maria Novella, où " l'espace a été travaillé, mis en valeur, et, où un certain esprit et caractère, rendent la place agréable ".

Marcher vers un objectif, un monument ou autre élément remarquable de la ville (un bâtiment, une sculpture, une tour) depuis une rue étroite est "très agréable" pour elle et, permet de ne pas " se sentir isolée ". Cette percée visuelle questionne le rapport d'échelle entre les monuments et éléments remarquables avec le reste des éléments urbains. On retrouve dans certaines rues, des percées visuelles vers un morceau de la cathédrale Santa Maria del Fiore qui s'impose et se découpe brutalement derrière les immeubles. Ce rapport d'échelle, direct et brutal est aussi mis en avant par Izza. En prenant de la hauteur, au niveau de la piazzale Michelangelo, " on a une autre vision de la ville et du quotidien, on se rend compte de l'échelle des monuments et de la place qu'ils prennent dans la ville ".

2.2.6. Cohabitation vs confrontation des mobilités

L'entente entre mobilités est un critère majeur dans le confort urbain en situation de mobilité, toujours de

l'ordre subjectif.

En ce qui concerne la pratique du vélo, on retrouve des pratiques très différentes dans l'enceinte du centre-ville et à l'extérieur. Izza mentionne son usage très régulier du vélo électrique qui, " permet de faire de longues distances rapidement et sans effort ". Le vélo lui permet également de découvrir des endroits plus loin de sa zone de confort, où elle ne serait pas aventurée à pied. Les grandes routes et grands axes à l'extérieur du centre-ville qui longent le centre-ville et les quais de l'Arno, ont, des pistes cyclables " très pratiques et praticables, parce qu'elles sont droites et claires. L'espace est délimité pour les deux sens de circulation et départagé, entre piétons, voitures et cyclistes. C'est assez bien organisé, il y a même des feux rouges pour les vélos " (Maria). Cet avis est partagé par l'ensemble des participantes. Cependant, comme mentionné en amont, l'accès dans le tissu central est difficile dû au manque de pistes cyclables, à la mauvaise qualité des sols, au manque d'espace et à l'étroitesse des rues. Pour Shivani, la confrontation entre cyclistes, conducteurs et piétons est " compliquée parce que tout le monde essaie d'aller quelque part, tout se passe très vite et il n'y a pas beaucoup d'espace. Parfois les gens se crient dessus quand un cycliste prend un passage piéton ". Maria et Shivani témoignent toutes deux, de moment de tension entre différents usagers des espaces viaires, alors en confrontation. Cependant, cet avis n'est pas partagé par, Magdalena, pour qui traverser le centre-ville relève de la facilité, " ici on peut traverser au feu rouge, prendre des routes en sens interdit et toujours aller vite. Tout le monde fait ça ici ".

Les étroites rues, représentent une contrainte en termes d'accessibilité et de cohabitation entre les différents usagers de ces espaces viaires. Cependant,



Figure 40. Cohabitation / confrontation des mobilités douces



Figure 41. Cohabitation / confrontation des mobilités douces

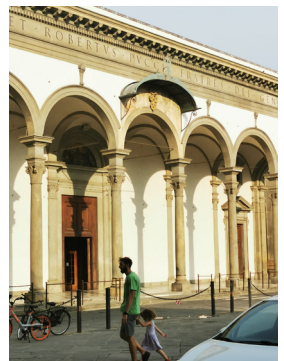


Figure 42. Cohabitation / confrontation des mobilités douces



Figure 43. Cohabitation /
confrontation des mobilités douces



Figure 44. Cohabitation /
confrontation des mobilités douces



Figure 45. Cohabitation /
confrontation des mobilités douces

ces rues font partie d'un dispositif urbain, constitué d'un réseau d'étroites rues qui débouchent sur de plus ou moins larges places avec, des monuments religieux, institutionnels, ou autres qui fabriquent la ville de Florence. Ce dispositif entraîne un parcours entre différentes typologies d'espaces, au cours duquel les éléments clés historiques et attractifs sont mis en valeur, entre autres, par l'éclairage, l'entretien, ou le choix de préserver ces vides et ces pleins historiques, comme le mentionne Maria. Pour Shivani, marcher vers un monument ou un autre élément clé de la ville depuis une étroite rue apporte une vraie qualité scénographique au dispositif qu'impose le plan de ville.

Selon elle, pour avoir un espace confortable " il faut tout d'abord avoir de l'espace, que tout le monde ait son espace pour marcher et ne se sente pas trop contraint, des espaces où l'on sent que l'on peut se déplacer librement sans se faire renverser par un vélo ou sans que quelqu'un vous rentre dedans si on ne fait pas attention un instant ". Selon Izza, " emprunter une piste cyclable séparée des voitures est plus agréable, on se sent plus en sécurité, alors que quand on est avec les voitures, on se sent plus vulnérable ".

Il semblerait que plus l'espace viaire est de grande dimension et compartimenté pour les différents usagers, plus il est confortable. Plus il est exclusif à un seul type d'usager, plus il est confortable. Il semblerait alors que le frein principal à la marche et le vélo serait la rencontre de l'autre, celui qu'on ne veut pas voir, ceux qui trop nombreux, entravent nos cheminements.

CONCLUSION

Un espace confortable idéal à traverser semble correspondre à un espace qui puisse accueillir une cohabitation respectueuse des différentes mobilités, un espace civil où l'on se sente protégé et accueilli, un espace facile d'accès, qui ne requiert par une attention particulière, un espace de circulation comprenant les qualités des espaces « bien volontiers » traversés, de promenade.

Le marcheur et le cycliste, plus que l'automobiliste sont au cœur de la vie urbaine florentine. La pratique des mobilités douces dans ce contexte permet un lien et une expérience de l'espace traversé que les autres modes ne garantissent pas ou très partiellement.

La pratique de la marche à pied et du vélo prédomine à Florence, alors que la pratique de la trottinette électrique, du skate ou du roller se fait rare, contrairement à d'autres villes. À Marseille, la pratique de la trottinette électrique est très courante, en Egypte, la pratique du roller est très commune dans les rues du Caire. L'implantation d'une mobilité au cœur d'une ville n'est pas anodine, serait-il possible qu'à Florence, la trottinette électrique ou les rollers soient délaissés parce que l'utilisateur est confronté à des dangers potentiels liés au mauvais état des routes et à la densité de fréquentation des espaces publics florentins ?

Réaliser des parcours commentés a permis de révéler les qualités et les défauts de l'espace public florentin, à travers les pratiques de quatre de ses habitants.

Le centre historique est mis en valeur par une mise en scène des espaces publics et la mise en place de restrictions d'accessibilité pour favoriser les mobilités

douces. Cela favorise également son attractivité et son développement tout en préservant les caractéristiques urbaines qui font de Florence, une ville unique. Cependant la singularité des espaces publics de cette ville semble être à la fois une force et une faiblesse. Les étroites rues médiévales représentent un atout culturel attractif mais, elles ne favorisent pas la cohabitation des mobilités contemporaines. On est loin du concept « d'espace partagé » entre les différents usagers des espaces viaires proposé par Hans Monderman, qui, « par son intelligence et son éthique, apparaît comme un idéal de civilité » selon Chantal Deckmyn (2020:17). Ce concept « d'espace partagé », s'appuie sur « la singularité du lieu, l'égalité et la responsabilité » (Deckmyn, 2020:17) des usagers. À Florence, l'espace public n'est pas égalitaire, par exemple les personnes à mobilité réduite ou les personnes avec poussette ne peuvent pas se déplacer facilement et confortablement dans la ville.

Pour autant, traiter les problématiques afin de pouvoir déambuler dans un espace confortable pour tous les usagers, interroge la question de la transformation de l'existant et du patrimoine. À la recherche de l'osmose entre passé et présent, intervenir dans ce type d'espace nécessite une attention minutieuse au site, à ses formes, ses usages et son esprit pour préserver les qualités de la ville.

Dans ce sens, intégrer la notion bidimensionnelle du confort urbain, à la fois matérielle et immatérielle, objective et subjective dans la conception, est crucial pour comprendre les critères spécifiques propices au confort ou à l'inconfort du milieu intéressé, des usagers, afin de préserver ses qualités. Les parcours commentés montrent que le cadre matériel (ou objectif) donné, n'est pas décisif dans le choix de

permanence dans tel ou tel lieu. Au contraire, la pratique des lieux se bâtit sur la mise en relation de ces deux variables.

BIBLIOGRAPHIE

ANDRADE-CHARVET Alejandra, "Habiter l'espace public. En quoi la notion de confort participe-t-elle à la constitution des espaces dits habités ?", *Les cahiers du Développement Urbain Durable*, Hors-série n°1, 2013, p.99-112.

COSNIER Jacques, "L'éthologie des espaces publics", In : GROSJEAN Michèle et THIBAUD Jean-Paul (eds), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2001, p.13-28.

Critique nantaise (La) en collaboration avec Georges-Henri Laffont, "Vacances à Saint-Victor», [Roman-photo en ligne]. Disponible sur : <https://www.calameo.com/read/0041201769bbde11f8271>

DECKMYN Chantal, *Lire la ville, manuel pour une hospitalité de l'espace public*, Paris, Éditions La découverte, Collection Dominique Carré, 2020

DEMADE Julien, "Mobilité : active, douce alternative ou durable", In : MONNET Jérôme et alii (eds), *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*, Paris, L'oeil d'or, 2019, [En ligne]. Disponible sur : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-02274128>

DESPRÈS Michel, LORD Sébastien, NEGRON-POBLETE Paula, "(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*, IFSTTAR, La mobilité en méthodes, hal-02146291, 2019.

Dictionnaire de l'académie Française, "Confort", 1694, 1935, 1992, <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A8C2461>

Gonews.it, "Bike sharing Firenze, 3mila bici tra elettriche e normali", 2021, <https://www.gonews.it/2021/10/13/bike-sharing-firenze-tariffe/>

LORD Sébastien, RAVALET Emmanuel, KLEIN Olivier et THOMAS Rachel, "Marche et environnements urbains contrastés : perspectives internationales et interdisciplinaires. Introduction", *Environnement Urbain / Urban Environment*, volume 9, 2015, [en ligne, consulté en novembre 2021]. Disponible sur : <https://www.erudit.org/fr/revues/eue/2015-v9-eue02475/1036212ar/>

Municipalité de Florence, "Firenze the Walking City", <https://www.comune.fi.it/pagina/sport/firenze-walking-city>

Municipalité de Florence, "Mobilità Ciclabile", <https://cittametropolitanafirenze.055055.it/servizi/scheda-servizio/mobilita-ciclabile>

ROUSSEL Julie, "Marche et confort dans l'espace public", In : *La ville sous nos pieds : connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes*, Actes du 4e Colloque francophone international du GERI COPIE, Centre – Urbanisation Culture société, INRS, 2013, p. 77-85.

Smovengo.fr, "La mobilité douce : qu'est-ce que c'est ?", 2020, <https://www.smovengo.fr/2020/09/04/mobilite-douce-definition/>

VINCENT-GESLIN Stéphanie, MEISSONNIER Joël, KAUFMANN Vincent, RABAUD Mathieu, "La mobilité en méthodes", Éditorial, [En ligne], RTS, IFSTTAR , 2019. Disponible sur <https://hal.archives-ouvertes.fr/RTS/hal-02145916v1>

WOLOSZYN Philippe, DEPEAU Sandrine, LEDUC Thomas, LUCKEL Frédéric, PIOMBINI Arnaud, "Vers un modèle de décision environnementale de la mobilité douce ; application aux parcours piétonniers en milieu urbain... ", *9th International Conference of territorial intelligence*, Strasbourg, novembre 2010.

ANNEXES

Annexe 1. Préparation parcours commenté : questionnaire et restitution

Questionnaire à adapter en fonction du contexte

Questions in-situ : questions spécifiques sur ce qui peut faire changer la routine du trajet, sur les changements constatés le long du trajet, sur les préférences horaires des participants pour faire ce trajet, les alternatives possibles à ce trajet, et les souvenirs associés aux lieux visités, par exemple.

- À quelle fréquence empruntez-vous ce parcours ?
- Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode de transport ? Dans quelle circonstance choisissez-vous une mobilité plutôt qu'une autre ?
- Décrieriez-vous ce trajet comme une promenade ou comme un déplacement ?
- Aimez-vous vous déplacer/promener ici ? Pourquoi ? Est-ce confort/inconfortable ?
- Comment trouvez-vous en terme général l'espace public pour les piétons/trottinettes/... (en fonction du mode de transport choisi) dans le centre-ville de Florence ? Diriez-vous que se déplacer/se promener dans la ville de Florence en vélo/trottinette/à pied/ou autre est confortable ou inconfortable ?
- Qu'est-ce que le confort urbain pour vous ? Demander de décrire un espace urbain confortable à traverser pour la participante.

Restitution

Pour chaque parcours : Élaboration d'un plan retraçant le parcours effectué avec la localisation des

“situations” / arrêts / ou évènements ponctuels discutés au cours du parcours. Le plan doit contenir le tracé du trajet, le point de départ et d'arrivée, et le nom des “situations” / arrêts. En parallèle, un plan regroupera les différents critères relatifs au confort et à l'inconfort dans les différents espaces discutés au cours du parcours commenté.

Constitution d'un plan général regroupant les différents parcours effectués et les points marquants de chaque parcours pour comparer les résultats et pouvoir repérer les différents trajets.

Annexe 2. Retranscription complète d'un des interviews

- Participante : Izza, 22 ans, étudiante
- Trajet «Walk-along» et «Ride-along»
- Distance parcourue : 3.39 km
- Temps : 40 minutes
- Nivelé : 61 m
- Vendredi 04 Février 2022, 14h30
- Lieu de départ : Piazza di Santa Croce
- Lieux d'arrivée : Piazzale Michelangelo

Point de départ, Piazza di Santa Croce

“C’est une place où j’aime venir quand il n’y a pas trop de monde, en dehors des périodes touristiques, quand les bancs sont libres et la place est plus calme et tranquille. Je suis déjà venu une fois pour déjeuner sur les bancs avec un sandwich mais, il y a toujours des pigeons. Je trouve ça très agréable qu’il n’y a pas beaucoup de bruit de voiture. Certains soirs, en période plus chaude, il y a des soirées organisées le jeudi et vendredi soir, où j’aime bien aller. Je suis aussi beaucoup allé l’année dernière au marché de Noël sur cette place. C’est une ambiance complètement

différente, très festive avec beaucoup de monde. C'est une belle place, l'église est très belle, tous les bâtiments autour sont tous très différents. Le problème c'est qu'il n'y a pas d'ombre, je n'aime pas traverser la place en été mais l'hiver c'est bien, au contraire, ça permet d'avoir de la lumière et un peu de chaleur. C'est beaucoup plus silencieux qu'à d'autre moment, elle paraît plus grande, plus vaste, quand elle est vide comme aujourd'hui".

Sortie de la place, marche en direction de l'Arno

"Il n'y a pas beaucoup de circulation dans cette rue, seulement quelques vélos. On peut marcher sur la route. La route est très irrégulière, rafistolée, avec des crevasses partout, il faut faire attention où l'on marche". Au bout de la rue, nous nous retrouvons contraintes d'emprunter les trottoirs, le Trafic devient dense. L'espace pour les piétons se restreint, le bruit s'intensifie, l'échange entre nous se complique. "On passe d'une grande place vide à une rue très étroite avec de haut bâtiment, on se sent encerclée ici".

Arrêt à la Biblioteca Nazionale Centrale, vue sur l'Arno

"Cette place est petite et chaotique, il y a du trafic, des voitures stationnées partout, des vélos garés sur les trottoirs et la route, pas de passage piéton [...] mais, la vue est dégagée vers l'Arno, il y a de l'air, on voit les collines en face, la nature à l'extérieur de la ville. J'aime bien ça, parce qu'il y a très peu de végétation dans le centre-ville. On ne peut pas s'installer vraiment au bord du fleuve, il y rien d'aménagé, le trottoir est très étroit. Certains s'assoient sur le muret mais il ne faut pas avoir peur, c'est très haut de l'autre côté. C'est un endroit par lequel on passe mais pas pour s'arrêter".

Déplacement en vélo électrique le long de l'Arno

Nous avons pris deux vélos électriques sur l'application Moovit. "J'aime beaucoup prendre le vélo électrique, ça permet de faire de longue distance rapidement et sans effort. Le vélo permet aussi de découvrir des endroits plus loin de ma zone de confort, où je ne serais pas forcément aller à pied. De ce côté-là il n'y a pas de piste cyclable, mais la route est limitée en termes de trafic et il y a très peu de voiture, donc ce n'est pas très gênant".

Intersection, pont Alle Grazie

"Le trafic devient beaucoup plus dense, il n'y a toujours pas de piste cyclable, c'est un peu plus stressant, les voitures nous suivent de près. On se sent plus vulnérable. L'espace est tout de suite beaucoup plus ouvert, on entend la présence de l'eau. On passe d'une ville condensée et bruyante à un espace beaucoup plus ouvert. [...] Le vert du fleuve et l'unicité des toitures en tuiles rouges fait ressortir les couleurs de la ville."

À la sortie du pont, nous empruntons une piste cyclable séparé des voitures, "c'est plus agréable, on se sent plus en sécurité. [...] La piste est vide, on peut accélérer. On va même plus vite que les vélos normaux, comme les voitures on double."

Porta San Niccolò, entrée dans le parc

"C'est un parc sur une colline, il y a beaucoup d'espace pour prendre une pause et admirer la vue tout au long de la montée. Les espaces sont larges et réservés aux piétons et aux vélos et trottinettes. Il y a une fontaine de 15 mètres de haut puis au sommet la sculpture monumentale du David de Michel-Ange. La

promenade impressionne”.

Point d'arrivée, Piazzale Michelangelo

“C’est un espace très ouvert et dégagé, qui surplombe toute la ville. On entend le chant des oiseaux du parc. Il y a des personnes assis sur les bancs, certains sur leurs portables, d’autres en train de lire, manger, méditer, contempler la vue, prendre des photos, ... il y a aussi beaucoup de vendeurs à la sauvette pour les touristes. C’est un endroit où j’aime bien venir au moment du coucher du soleil, le soir, il y a toujours des chanteurs au pied des escaliers qui viennent chanter, et à cette période de l’année c’est beaucoup plus vide, c’est plus agréable de venir à ce moment-là qu’en période touristique où tu ne peux pas trouver un seul espace le long de la barrière. J’aime bien aussi être ici pour avoir cette autre vision de la ville où je vis, des monuments que je vois chaque jour, on se rend compte de leurs échelles et de la place qu’ils prennent dans la ville ici”. La participante mentionne également que prendre de la hauteur sur la ville permet de voir autrement la routine et le quotidien que représente cette ville pour elle.

“Je fais ce trajet plutôt le soir une à deux fois par semaine et je le vois plutôt comme une promenade plutôt qu’un déplacement, c’est un choix”.

À la question qu’est-ce que le confort urbain pour elle, la participante décrit “un espace ouvert, hors du bruit de la circulation, un espace qui accueille une pause, un moment calme dans la journée, avec des personnes qui sont aussi là pour se détendre, pour leur confort personnel, ça m’aide à décompresser”. Aussi, un espace ouvert, où il y a de l’air et où l’on voit les collines, avec des alignements de cyprès et des palazzo, autour de la ville. J’aime bien ça, parce qu’il

y a très peu de végétation dans le centre-ville”.

Concernant la pratique du vélo à Florence, la participante appuie sur l'avantage de faire de longue distance rapidement, cependant, «dans le centre-ville, il y a beaucoup de pavé et la qualité des sols en général n'est pas bonne, il y a des trous et des crevasses partout. Il y a aussi beaucoup de circulation piétonne et les rues sont très étroites, donc dès qu'il y a des voitures, les traversées en vélo sont compliquées. Je préfère utiliser la voie cyclable qui contourne tout le centre-ville, c'est plus facile et agréable”.