

Réflexions sur le sens des mots — piéton, marche, déambulation¹...

Thierry Brenac* & Martin Claux**

* Chargé de recherche, IFSTTAR, TS2, LMA

** Maître de conférences, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale

Résumé : Le propos de cette brève communication est de montrer qu'un travail critique sur la charge de sens de différents mots relatifs au piéton et à la marche, tels qu'ils sont utilisés dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, peut être fructueux et contribuer à soulever ou à alimenter des débats sur le cadrage des problèmes publics correspondants, et sur les intentions et le contenu même des politiques d'aménagement, d'organisation des déplacements et de conception des espaces publics.

Introduction

Dans le domaine de l'aménagement urbain, des politiques d'aménagement ou de déplacement, les professionnels sont amenés à utiliser des mots ou expressions, comme *transport public*, *transport collectif*, *modes doux*, *modes actifs*, *piéton*, *marche*, *déambulation*, *marchabilité* (*walkability*), etc. Si l'on n'y prête attention, ces mots peuvent être perçus comme donnés : ce sont ceux qu'on utilise aujourd'hui dans la profession, c'est comme ça, ce sont les mots habituels, conventionnellement employés...

Mais les mots ont un sens, ils en ont même plusieurs. D'abord le sens commun, celui du langage de tous les jours, et puis le sens ou les sens que l'on trouve dans les dictionnaires, avec des nuances, des connotations, façonnées par l'histoire de la langue, les racines étymologiques, les usages. Les mots sont aussi « chargés de sens social² », en fonction du contexte social de leur emploi d'aujourd'hui, des actions et politiques qui en font usage et de leurs finalités, des acteurs et institutions qui les utilisent, etc.

Le choix des mots est d'autre part fluctuant, sur le long terme bien sûr, mais aussi sur des périodes plus courtes. Pourquoi parlait-on, dans les années 1990, dans le champ de l'action publique, d'*usagers vulnérables* ? Pourquoi a-t-on parlé, plus tard, de *modes doux*, et puis aujourd'hui de *modes actifs*, pour désigner les déplacements à pied ou à vélo (voir figure 1) ? Cette évolution n'est pas indifférente, elle résulte de l'évolution du contexte de l'action publique (s'agissant de l'emploi de ces termes dans les politiques de déplacements, par exemple), des objectifs et rationalités qui la sous-tendent... Le glissement vers l'expression *modes actifs*, par exemple, pourrait être interprété comme l'effet d'une accentuation de la dimension néo-hygiéniste des politiques urbaines : l'organisation des déplacements doit favoriser une mobilité non polluante, propre, sûre, mais aussi saine, favorable à la santé en encourageant l'activité physique.

¹ Le travail présenté dans cette communication a été en partie réalisé dans le cadre du projet RED (Risques émergents de la mobilité durable) financé par l'Agence nationale de la recherche (ANR).

² Pierre Bourdieu, *L'Art de résister aux paroles*, coll. « Questions de sociologie », Éditions de Minuit, Paris, 1992, p. 17.

Pour un acteur de l'aménagement, ne pas chercher à comprendre les arrière-plans de l'usage d'un mot ou d'une expression peut le conduire à être une victime de la mode, à employer l'expression à la mode, et à s'inscrire ainsi, sans nécessairement y adhérer, dans une certaine façon de cadrer le problème public correspondant.

Pierre Bourdieu évoquait la nécessité de « résister aux paroles », de « parler au lieu d'être parlé par des mots d'emprunt³ ». Interroger, discuter, déconstruire les mots et expressions utilisés, dans son champ d'action professionnel notamment, nous semble être une pratique salutaire de ce point de vue. Cette présentation vise à amorcer cette mise en débat de quelques termes et formulations touchant à la marche, aux piétons, ou à des sujets apparentés. Elle est le fruit d'un travail récemment engagé, donc encore très partiel, provisoire et largement perfectible.

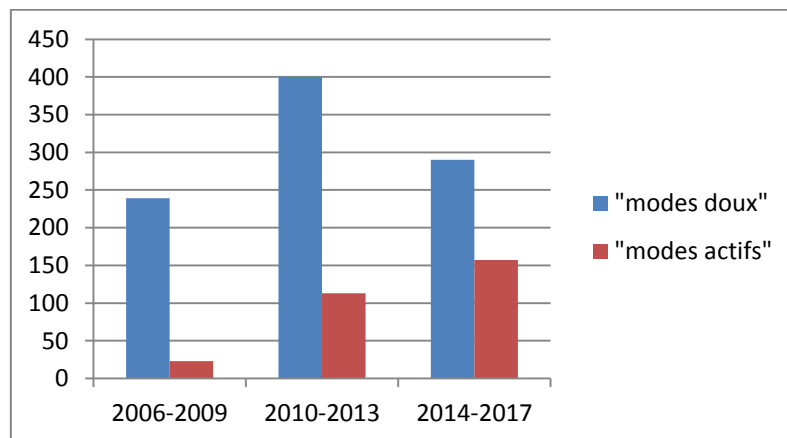


Figure 1. Nombre d'articles dont le texte contient « modes doux » [versus « modes actifs »] et au moins un mot tel que « ville », « urbain », ou « aménagement », selon la date de publication, dans la base Google Scholar

Piétons et piétonisation

Les opérations de piétonisation de rues commerçantes, pratiques anciennes (dès les années 1930 en Allemagne) mais qui se sont surtout répandues depuis la période de l'après-guerre⁴, tendent aujourd'hui à se développer sur des espaces plus étendus, plutôt au centre des villes dans les secteurs commerçants, dans les centres secondaires, ou dans d'autres secteurs à forte valeur économique, patrimoniale, touristique, ou symbolique. La zone piétonne succède souvent à la rue piétonne, et d'autres formes d'aménagement en faveur des piétons se développent également (« semi-piétonisation », zones de rencontre...).

Le mot de *piéton* qualifie celui qui va à pied, mais aussi, plus largement, celui qui est à pied. C'est un dérivé du verbe *piéter*, qui n'est plus que rarement utilisé aujourd'hui, mais qui a également un sens statique⁵ (comme dans « se piéter devant quelqu'un » – on dirait plus couramment aujourd'hui « se planter devant quelqu'un »). D'autre part, *piéton* est un substantif, et ne désigne pas l'action en elle-même (aller à pied ou se tenir sur ses pieds), mais qualifie la personne, pour une certaine période du moins : le piéton qui s'assoit sur un banc est encore un piéton.

Si l'on considère le cas des zones piétonnes dans les quartiers commerçants de centre-ville, il apparaît que dans ces espaces théoriquement dédiés aux piétons, de nombreux moyens sont

³ Pierre Bourdieu, *ibid.*

⁴ Peter Hall et Carmen Hass-Klau, *Can Rail Save the City? The Impacts of Rail Rapid Transit and Pedestrianisation on British and German Cities*, Gower Publishing, Aldershot (UK), 1985, 241 p.

⁵ Source : Alain Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Éditions Le Robert, Paris, 2012.

mis en œuvre par les concepteurs ou gestionnaires de ces espaces, voire par certains commerçants riverains, pour écarter certaines catégories de piétons de ces espaces — ou bien, sans nécessairement les écarter, pour normaliser leurs comportements et imposer certains modes d'utilisation piétonne de l'espace⁶.

Ces stratégies de tri social ou de normalisation des conduites utilisent notamment des moyens relevant de la conception ou de la gestion de ces espaces :

« On en trouve trace notamment dans le design du mobilier urbain ou de certains équipements ou aménagements : bancs publics conçus pour empêcher de s'y allonger (accoudoirs intermédiaires, bancs courts, plots ou dispositifs dits « assis-debout »), dispositifs hérissés de multiples pointes pour dissuader de s'asseoir sur le rebord d'une vitrine ou dans l'encoignure d'un bâtiment, etc.⁷ Ces dispositifs semblent principalement destinés à écarter les clochards de ces espaces, même si les formulations utilisées par les collectivités locales sont euphémiques : il s'agit de tenir compte des « risques d'usages générant des nuisances », d'éviter « la privatisation de l'espace public par certaines personnes » — alors même que, dans les mêmes lieux, l'occupation commerciale de l'espace public ne semble pas poser problème⁸ ».

Ces dispositions s'opposant à l'usage statique de l'espace public peuvent être aussi interprétées comme destinées à favoriser la mobilité des piétons et la consommation⁹.

Mais d'autres moyens sont également déployés, comme la mise en œuvre de règlements locaux spécifiques : de nombreux règlements municipaux tentent de restreindre l'accès à ces espaces de certaines populations marginalisées, au travers de l'interdiction de certains usages de l'espace (comme le « regroupement de chiens, même tenus en laisse », par exemple). Des règlements cherchent souvent également à bannir de ces espaces les usagers d'engins à roulettes (skateboards, rollers, trottinettes), bien qu'ils soient assimilés à des piétons d'après le code de la route (article 412-34). S'agit-il là de restreindre certains usages ou, moins explicitement, « d'écarter une certaine population — jeune, peu consommatrice, et jugée susceptible de gêner ou d'effrayer les consommateurs et les touristes — d'espaces économiquement importants comme les secteurs touristiques et commerçants¹⁰ » ? Les arguments de sécurité avancés, en tous les cas, paraissent peu pertinents¹¹.

Ces observations conduisent à s'interroger sur le sens que les aménageurs et gestionnaires donnent à la notion de piéton, lorsqu'il s'agit de zones piétonnes de centre-ville notamment... S'agit-il d'aménager pour les piétons ou plutôt « pour une population particulière de piétons, solvables, mobiles, prêts à consommer et ne déparant pas les lieux par leur apparence ou leurs comportements¹² ? »

⁶ Roy Coleman, « Surveillance in the city: primary definition and urban spatial order », *Crime, Media, Culture*, vol. 1, 2005, p. 131-148 ; Roy Coleman, « Reclaiming the streets: closed-circuit television, neoliberalism and the mystification of social divisions in Liverpool, UK », *Surveillance & Society*, vol. 2(2/3), 2002, p. 293-309 ; Thierry Brenac, Hélène Reigner, et Frédérique Hernandez, « Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? », *Recherche, transports, sécurité*, vol. 29, 2013, p. 271-282.

⁷ Gilles Paté et Stéphane Argillet, « Bancs publics, regard sociologique sur l'ordinaire des espaces urbains », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 159, 2005, p. 116-120. Voir également : Arnaud Elfort et Guillaume Schaller, « Empêcher les SDF de s'asseoir : la ville ne manque pas d'idées », *Rue89*, 26 novembre 2009 (www.rue89.com, accès le 14 novembre 2012).

⁸ Thierry Brenac, Hélène Reigner, et Frédérique Hernandez, art. cit., p. 279.

⁹ Max Rousseau, « La ville comme machine à mobilité, capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles*, vol. 3, 2008, p. 181-206.

¹⁰ Thierry Brenac, « Sécurité et nouvelles pratiques de l'espace public : le cas des trottinettes, skateboards et autres engins à roulettes », *Carnets d'accidentologie*, vol. 2015, 2015, p. 15-31 (citation p. 15).

¹¹ Thierry Brenac, art. cit. Voir aussi : Patrick Giraud, Règlements et restrictions d'usage des espaces publics, la préoccupation de sécurité est-elle spatialement sélective ? Rapport de recherche, IFSTTAR, Salon de Provence, 2016, 80 p.

¹² Thierry Brenac, Hélène Reigner, et Frédérique Hernandez, art. cit., p. 280.

Marche, marche autonome, « marchabilité », déambulation

Le mot de *marche* désigne l'action de se déplacer à pied, et diffère en cela de la notion de *piéton*, qui n'implique pas nécessairement le mouvement.

La volonté, évoquée précédemment, de favoriser la mobilité pédestre, synonyme de flux de consommateurs, de touristes, et d'activité économique¹³, dans les quartiers touristiques et commerçants du moins, explique peut-être en partie que l'on mette en avant aujourd'hui cette notion de *marche*, ou des notions apparentées ou dérivées, comme la *marchabilité* (ou *walkability*, capacité d'un environnement à encourager à la marche). L'emploi privilégié de la notion de marche peut correspondre aussi à d'autres motifs, comme ceux relatifs à la santé publique : la marche, comme mouvement, implique une activité physique qui serait favorable à la santé. Par ailleurs, parler de marche à pied revient à considérer le piéton dans son mode de déplacement, que l'on peut comparer à d'autres modes dans une perspective de « choix modal », ce qui permet alors de mettre en valeur la contribution des aménagements (pour la marche) au développement durable.

Il y a là matière à débat, nous semble-t-il. Sur la question de la contribution à la santé publique, par exemple, il ne nous semble pas évident qu'il faille nécessairement adhérer à l'idée d'une fonction hygiénique de l'aménagement. Pourtant les discours portant la marche à pied, qu'ils soient scientifiques ou opérationnels, tendent à s'inscrire dans cette dimension hygiénique de l'aménagement. Les préambules ou les mises en contexte des actions liées à la mobilité piétonne font explicitement référence aux gains espérés en termes de santé publique. C'est notamment le cas du plan piéton de Strasbourg et du rapport issu du « Grenelle des mobilités » de la métropole bordelaise¹⁴, deux documents considérés, à juste titre, comme innovants. En outre, la capacité de certaines stratégies d'encouragement à la marche (comme les *walking school busses* ou bus pédestres) à contribuer efficacement aux politiques de santé publique est contestée par certains auteurs¹⁵. De la même façon, s'il est établi que l'activité physique est associée à un moindre risque de survenue d'insuffisance cardiaque, il existe des débats au sujet de la durée quotidienne minimale de cet exercice physique et de son intensité pour qu'il soit bénéfique pour la santé¹⁶.

Concernant la contribution de la marche à pied au développement durable, il ne nous semble pas non plus évident d'adhérer à ce mythe mobilisateur. Pour un ensemble de chercheurs travaillant sur la question, le succès de la marche à pied en ville, et donc des politiques de « marchabilité », permet de réduire les nuisances de l'automobile ou mieux encore de produire des gains notables en termes de mobilité durable, par une diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effets de serre¹⁷. Il est ainsi convenu que la marche à pied est l'amie de l'environnement (*environment-friendly*) parce qu'à l'inverse des voitures elle consomme peu d'énergie et n'émet pas de polluants¹⁸. Certes, un

¹³ Max Rousseau, art. cit.

¹⁴ Ville de Strasbourg, *Plan piéton de la ville de Strasbourg : 2011 – 2020*, Ville de Strasbourg, Communauté urbaine de Strasbourg, Eurodistrict Strasbourg/Ortenau, Strasbourg, 2011, p. 2 ; A'urba, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée*, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Bordeaux, 2013, p. 151.

¹⁵ Marjorie Moodie et coll., « Cost-effectiveness of active transport for primary school children — Walking School Bus program », *International Journal of Behavioural Nutrition and Physical Activity*, vol. 6, art. no. 63, 2009.

¹⁶ Pandey Ambarish et coll., « Dose response relationship between physical activity and risk of heart failure : a meta-analysis », *Circulation*, vol. 132, 2015, p.1786 -1794.

¹⁷ Sonia Lavadinho, *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, 2011, p.87.

¹⁸ Fujiyama Taku, « Investigating use of space of pedestrians », Working paper, Centre for Transport Studies, Londres, 2005, 18 p.

trajet réalisé à pied est moins polluant qu'un même trajet effectué en voiture. Néanmoins, de tels raisonnements ou comparaisons n'ont réellement de sens que s'agissant des déplacements quotidiens, or mobilité quotidienne et mobilité à longue distance entretiennent des liens étroits¹⁹. Ainsi, l'hypothèse d'une compensation des faibles émissions quotidiennes des résidents des centres urbains par des émissions plus importantes liées à leur mobilité à longue distance doit être considérée. Les différents travaux de recherche conduits sur cette question, qui ont porté notamment sur les cas de Paris, Rome, Genève, Zurich et leurs couronnes respectives, convergent déjà sur le constat d'une *équivalence des mobilités*. En effet si l'on additionne mobilité quotidienne et mobilité plus occasionnelle, les distances parcourues par les urbains centraux sont équivalentes et parfois supérieures à celles parcourues par les résidents des espaces périphériques ou périurbains²⁰. Mais l'interprétation de cette équivalence comme résultant d'un « effet barbecue » (la compensation d'un cadre urbain manquant d'espace et de nature par une mobilité occasionnelle vers des lieux moins urbains) est contestée²¹. Sébastien Munafò montre d'autre part que, du point de vue du bilan énergétique de la mobilité, dans le cas de Zurich, la consommation moyenne d'énergie primaire des résidents du centre est, malgré leur plus forte mobilité totale, significativement inférieure à celle des résidents de l'espace périurbain²².

L'hypothèse de compensation reste donc débattue, mais il serait abusif aujourd'hui de considérer que le recours à la marche pour la mobilité quotidienne – qui impose le plus souvent un choix résidentiel de centre-ville – serait nécessairement porteur de gains environnementaux, puisque ce même choix résidentiel peut induire (ou correspondre à) une plus grande mobilité occasionnelle à plus longue distance, par d'autres modes de transport généralement plus polluants et plus consommateurs d'énergie.

Au-delà des fonctions hygiénique et environnementale prêtées à l'aménagement dans le cadre des politiques de développement de la marche, il semble probable que ces politiques portent la marque du tournant entrepreneurial de l'action publique urbaine. Une rapide revue de la littérature grise et scientifique le laisse à penser. Ainsi, pour Sonia Lavadinho le regain d'intérêt pour la marche s'explique en partie par le souhait des gouvernements urbains de développer l'activité touristique urbaine²³ et de doter leurs territoires des attributs considérés comme nécessaires à l'attraction des classes créatives²⁴. Dans un autre registre, la promotion de la marche à pied, pas davantage que la piétonisation, ne semble écarter les préoccupations de tri social ou de normalisation des conduites dans l'espace public (ou plutôt dans certains espaces de la ville attractive). Par exemple, la charte du réseau international de promotion de la marche à pied « *Walk 21* », bien qu'elle se veuille « socialement inclusive », semble appeler à un aménagement et à une gestion très normatifs de l'environnement urbain,

¹⁹ Jean-Pierre Orfeuill et Danièle Soleyret, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? », *Recherche-Transports-Sécurité*, n° 76, 2002, p. 208-221.

²⁰ Jean-Pierre Orfeuill et Danièle Soleyret, art. cit. ; Héléne Nessi, *Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Ile-de-France et à Rome*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, Marne-la-Vallée, 2012, 805 p. ; Sébastien Munafò, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 832, mis en ligne le 16 octobre 2017, consulté le 08 novembre 2017. URL : <http://cybergeo.revues.org/28634>.

²¹ Sébastien Munafò, art cit.

²² Dans l'interprétation de ce cas qui contredit l'hypothèse de compensation en matière de consommation énergétique, il faudrait sans doute prendre en considération l'importance de l'offre de transports collectifs non urbains en Suisse, particulièrement accessible pour les résidents des centres urbains.

²³ Selon Sonia Lavadinho, le lien entre la croissance des activités touristiques et la marche à pied ne fait aucun doute : « le succès touristique de ces villes [Venise, Amsterdam et Bruges] est depuis toujours lié à ce haut degré de marchabilité » (Sonia Lavadinho, *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, Lyon, 2011, p.79).

²⁴ Sonia Lavadinho, *op. cit.*, p. 81-86.

favorisant la surveillance collective et le sentiment de sécurité dans l'espace public. Ainsi, dans son sixième article la charte engage ses adhérents à offrir « *an urban environment designed, maintained and policed to reduce crime and the fear of crime* », reprenant implicitement à son compte les principes de l'urbanisme sécuritaire.

Ces quelques éléments de discussion sont le fruit d'un travail en cours et, mériteraient d'être approfondis en s'appuyant sur une revue de littérature plus stricte et exhaustive.

Marche autonome, « marchabilité »

Certains auteurs comme Thanos Vlastos²⁵ distinguent la *marche autonome*, correspondant à des déplacements effectués entièrement à pied, et la *marche complémentaire*, où la marche ne correspond qu'aux extrémités de parcours réalisés par d'autres moyens de transport. Thanos Vlastos semble considérer qu'il existe une hiérarchie entre ces deux catégories, comme si la marche autonome, qualifiée de « gratuite et libre expérience de l'espace public » (p. 37), était en quelque sorte plus noble, plus vertueuse que la marche complémentaire.

Le terme de *marchabilité* semble lui aussi porteur d'une hiérarchie entre les modes de déplacements. À notre connaissance, l'une des premières approches que l'on peut recenser en terme de *walkability* apparaît au début des années 1990 dans une publication du projet LUTRAQ²⁶. Il s'agit alors de calculer un « *Pedestrian Environmental Factor* », indice de qualité de l'environnement pédestre. Or, clairement l'un des objectifs du projet LUTRAQ est d'apprécier la qualité de l'environnement pédestre afin de créer des rues pour la population, comme si la population se réduisait aux seuls piétons ! De la même façon, l'article 2 de la charte du réseau international « *Walk 21* » propose de « *concevoir des rues pour les personnes et pas seulement pour les voitures* ». Cette formulation indique clairement une hiérarchie des modes de déplacements. Les individus qui se déplacent à pied sont considérés comme des personnes, tandis que ceux qui se déplacent en voiture ne sont plus des personnes, ils sont assimilés à une chose, leur voiture.

Déambulation

La notion de *déambulation*, souvent utilisée par les aménageurs, s'inscrit également dans ce système implicite de valeurs, de hiérarchies. La conception de l'espace public devrait favoriser la déambulation, c'est-à-dire la promenade, le déplacement à pied sans but précis, sans motif utilitaire défini. En contrepoint, cela suggérerait-il que le déplacement utilitaire du piéton pressé se rendant à son travail, ou se hâtant pour prendre son bus, par exemple, serait moins important à prendre en considération dans l'aménagement ?

Comme ses prédécesseurs latins et grecs (*deambulare, ambulare, peripatein*), le mot *déambuler* évoque d'autre part l'idée d'un déplacement en allées et venues, ici et là, mais aussi celle d'un déplacement « autour de », en boucle, comme dans le *deambulatorium*, la galerie déambulatoire des cloîtres²⁷ ; une connotation que l'on trouve aussi dans le mot *tourisme*.

Concernant ce terme, nous ne faisons ici qu'ébaucher une analyse qui devrait être poursuivie. On pourrait notamment soumettre à examen l'hypothèse que lorsqu'un aménageur emploie le mot de déambulation, quand il cherche à aménager un espace public favorisant la déambulation, il fait sans doute référence à une certaine idée de la déambulation, à une déambulation idéalisée. Cette idéalisation inclut très vraisemblablement le déplacement sans

²⁵ Thanos Vlastos, « Les limites de la marche », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 30, 2014, p. 37-47.

²⁶ Parsons Brinkerhoff Quade & Douglas (Inc.), *Volume 4A: The Pedestrian Environment*, LUTRAQ Project, 1000 Friends of Oregon, Portland, 1993, 42 p.

²⁷ Voir entre autres : Alain Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Éditions Le Robert, Paris, 2012.

but précis du touriste, du visiteur, du badaud, du chaland – sans but précis mais ouvert aux sollicitations commerciales et touristiques de tous ordres. Mais elle n’englobe probablement pas, par exemple, la déambulation des prostituées dans l’espace public, qui pourtant déambulent²⁸. Il n’est pas certain non plus que cette idéalisation fasse place à d’autres figures du mouvement un peu vague dans l’espace public, comme le vagabondage, où le déplacement du rôdeur. Le vagabondage était en effet encore considéré comme un délit il y a peu²⁹. Le fait de rôder fait partie des « *antisocial behaviours* » (incivilités), que certains pays, comme la Grande-Bretagne de Tony Blair, ont tenté de réprimer malgré l’absence de qualification pénale correspondante³⁰.

Conclusion

Cette brève communication montre que le travail critique sur la charge de sens de différents mots relatifs au piéton et à la marche, tels qu’ils sont utilisés dans le domaine de l’aménagement et de l’urbanisme, peut être fructueux et contribuer à soulever ou à alimenter des débats sur le cadrage des problèmes publics correspondants, et sur les intentions et le contenu même des politiques d’aménagement, d’organisation des déplacements et de conception des espaces publics.

Nous nous sommes contentés ici de livrer quelques premières réflexions sur ce sujet, s’appuyant principalement sur quelques-uns de nos travaux récents et sur des recherches en cours. Mais ce travail reste en grande partie à faire, en s’appuyant notamment sur une analyse bibliographique rigoureuse conduite avec systématisme. Nous espérons néanmoins avoir contribué à souligner l’intérêt d’adopter un certain recul critique vis-à-vis de nombre de termes utilisés, même de façon routinière, dans le champ professionnel de l’urbanisme et de l’aménagement.

Références citées

- Pandey Ambarish et coll., “Dose response relationship between physical activity and risk of heart failure : a meta-analysis”, *Circulation*, vol. 132, p.1786-1794, 2015.
- A’urba, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée*, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, Agence d’urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Bordeaux, 2013, 97 p.
- Pierre Bourdieu, *L’Art de résister aux paroles*, Coll. « Questions de sociologie », Éditions de Minuit, Paris, 1992, 277 p.
- Thierry Brenac, « Sécurité et nouvelles pratiques de l’espace public : le cas des trottinettes, skateboards et autres engins à roulettes », *Carnets d’accidentologie*, vol. 2015, 2015, p. 15-31.
- Thierry Brenac, Hélène Reigner, et Frédérique Hernandez, « Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? », *Recherche, transports, sécurité*, vol. 29, 2013, p. 271-282.
- Roy Coleman, “Reclaiming the streets: closed-circuit television, neoliberalism and the mystification of social divisions in Liverpool, UK”, *Surveillance & Society*, vol. 2(2/3), 2002, p. 293-309.

²⁸ Le strict équivalent du latin *ambulare/deambulare*, en grec ancien, est *peripatein*, d’où proviennent les mots *péripatéticiens*, qui désigne les disciples d’Aristote qui enseignait en déambulant avec ses élèves, et *péripatéticiennes*, qui désigne, comme on sait, les prostituées en référence à leur déambulation dans l’espace public.

²⁹ Ce délit n’a été aboli qu’en 1994. Voir à ce sujet : Marie-Hélène Renaut, « Vagabondage et mendicité : délits périmés, réalité quotidienne », *Revue historique*, t. 299, fasc. 2(606), avril-juin 1998, p. 287-322.

³⁰ Michael Tonry, “The costly consequences of populist posturing: ASBOs, victims, ‘rebalancing’ and diminution in support for civil liberties”, *Punishment & Society*, vol. 12, no. 4, 2010, p. 387-413. Voir aussi l’article *Répression* de l’ouvrage suivant : Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, dictionnaire critique de la ville mobile verte et sûre*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2013 (en particulier : p. 109).

- Roy Coleman, "Surveillance in the city: primary definition and urban spatial order", *Crime, Media, Culture*, vol. 1, 2005, p. 131-148.
- Arnaud Elfort et Guillaume Schaller, « Empêcher les SDF de s'asseoir : la ville ne manque pas d'idées », *Rue89*, 26 novembre 2009 (www.rue89.com, accès le 14 novembre 2012).
- Patrick Giraud, Règlements et restrictions d'usage des espaces publics, la préoccupation de sécurité est-elle spatialement sélective ? Rapport de recherche, IFSTTAR, Salon de Provence, 2016, 80 p.
- Peter Hall et Carmen Hass-Klau, *Can Rail Save the City? The Impacts of Rail Rapid Transit and Pedestrianisation on British and German Cities*, Gower Publishing, Aldershot (UK), 1985. 241 p.
- Sonia Lavadinho, *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, Lyon, 2011, 681 p.
- Marjorie Moodie et coll., "Cost-effectiveness of active transport for primary school children — Walking School Bus program", *International Journal of Behavioural Nutrition and Physical Activity*, vol. 6, art. 63, 2009.
- Sébastien Munafò, « Forme urbaine et mobilités de loisirs : l'« effet barbecue » sur le grill », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 832, mis en ligne le 16 octobre 2017, consulté le 08 novembre 2017. URL : <http://cybergeo.revues.org/28634>.
- Hélène Nessi, *Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Ile-de-France et à Rome*, Thèse de doctorat, Marne-la-Vallée, Université Paris Est, 2012, 805 p.
- Jean-Pierre Orfeuill et Danièle Soleyret, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? », *Recherche, transports, sécurité*, n° 76, 2002, p. 208-221.
- Parsons Brinkerhoff Quade & Douglas (Inc.), *Volume 4A: The Pedestrian Environment*, LUTRAQ Project, 1000 Friends of Oregon, Portland, 1993, 42 p.
- Gilles Paté et Stéphane Argillet, « Bancs publics, regard sociologique sur l'ordinaire des espaces urbains », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 159, 2005, p. 116-120.
- Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Coll. « Espace et territoires », Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2013, 178 p.
- Marie-Hélène Renaut, « Vagabondage et mendicité : délits périmés, réalité quotidienne », *Revue historique*, t. 299, fasc. 2(606), avril-juin 1998, p. 287-322.
- Alain Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Éditions Le Robert, Paris, 2012.
- Max Rousseau, « La ville comme machine à mobilité, capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles*, vol. 3, 2008, p. 181-206.
- Fujiyama Taku, « Investigating use of space of pedestrians », Working paper, Centre for Transport Studies, Londres, 2005, 18 p.
- Michael Tonry, "The costly consequences of populist posturing: ASBOs, victims, 'rebalancing' and diminution in support for civil liberties", *Punishment & Society*, vol. 12, no. 4, 2010, p. 387-413.
- Ville de Strasbourg, *Plan piéton de la ville de Strasbourg : 2011 – 2020*, Ville de Strasbourg, Communauté urbaine de Strasbourg, Eurodistrict Strasbourg/Ortenau, Strasbourg, 2011, 84 p.
- Thanos Vlastos, « Les limites de la marche », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 30, 2014, p. 37-47.