



HAL
open science

L'espace public, tout contre le transport ?

Antoine Fleury, Jean-Baptiste Frétiigny

► **To cite this version:**

Antoine Fleury, Jean-Baptiste Frétiigny. L'espace public, tout contre le transport ?. Jean-Baptiste Frétiigny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.131-157, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501889

HAL Id: hal-04501889

<https://hal.science/hal-04501889>

Submitted on 12 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

5

L'espace public, tout contre le transport ?

Antoine FLEURY¹ et Jean-Baptiste FRÉTIGNY²

*¹ Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR Géographie-cités, Paris et Aubervilliers,
France*

² CY Cergy Paris Université, Laboratoire PLACES, Cergy-Pontoise, France

5.1. Introduction

Le champ du transport et ses logiques d'exploitation n'ont pas véritablement été au cœur des préoccupations de la littérature internationale sur l'espace public (Bodnar 2015 ; Qian 2020). Cette mise à distance s'explique par la construction de la catégorie d'espace public en rupture avec les approches technicistes et fonctionnalistes de la ville, longtemps prévalentes en matière de transport et d'aménagement urbain. L'approche par l'espace public prête moins attention aux déplacements et à l'infrastructure qui les porte qu'aux pratiques dans leur pluralité, aux sociabilités et à l'expérience sensible (figure 5.1).

Les spécialistes de l'espace public se sont en fait placés tout contre le transport, tant celui-ci les rattrape malgré sa mise à distance. L'espace public et le transport sont en effet fondamentalement imbriqués. L'espace public correspond à un réseau de lieux potentiellement – et potentiellement seulement – accessibles à toutes et tous qui se prête à des formes d'interactions et d'appropriation particulièrement variées. Le transport, quant à lui, est un système d'infrastructures, de technologies et de pratiques spécialisé dans le déplacement. Il est ainsi une condition clé de l'accès et de la fréquentation des lieux qui font l'espace public, qu'il contribue par ailleurs à interconnecter. Pourtant, la relation du transport à l'espace public est ambivalente, en

ce que le transport produit des espaces publics adaptés à ses réseaux (aires d'autoroutes, stations de métro, etc.) tout en mettant à mal l'existence d'autres espaces publics. La fonction de transport peut en effet systématiquement prévaloir sur d'autres usages, à l'image des places des villes et villages transformées en parkings ou des gares routières dont l'intégration dans l'espace public environnant n'a pas été pensée à leur création.

C'est cette tension entre les logiques fonctionnelles de transport d'un côté et les logiques de pluralité d'usages de l'espace public de l'autre qui est au cœur de ce chapitre. Elle se nourrit de l'épineux problème du partage de l'espace qui se pose autant aux concepteurs qu'aux usagers ou aux gestionnaires. C'est la régulation de ce partage, éminemment politique, qui peut permettre au transport de faire lieu par sa mise en œuvre concrète dans et par l'espace public. Penser la place du transport dans l'espace public revient ainsi à engager une lecture alternative du transport, plongé dans ses relations à la ville et plus largement au monde social et matériel, dont l'histoire des transports a montré tout l'intérêt (Divall et Revill 2009 ; Baldasseroni 2018).



Figure 5.1. Performance acrobatique à destination des automobilistes, au feu rouge, dans le quartier de la Roma à Mexico (source : Jean-Baptiste Frétiqny (2018))

La première section donne à saisir combien le transport et l'espace public s'imbriquent, suivant différentes modalités. Ces assemblages ont cependant largement évolué, en particulier depuis les années 1970. La deuxième section interroge la

variabilité du partage de l'espace opéré entre activités de transport et hors transport. La coconstruction des espaces publics et des transports est aujourd'hui un défi considérable, objet de la troisième section. Il s'agit autant de répondre à des objectifs de justice sociale et environnementale que de réhabiliter des infrastructures de transport jusqu'à présent non reconnues comme espaces publics.

5.2. L'infrastructure de transport, partie prenante de l'espace public

Dans son acception matérielle, l'infrastructure correspond à un ensemble interdépendant de constructions et d'aménagements, qu'il s'agisse de ponts, de gares, de passerelles ou bien de la voie, entendue comme espace dévolu à la marche et à la circulation des véhicules. S'affranchir d'une vision strictement technique de l'infrastructure suppose de la considérer comme pleinement partie prenante de la matérialité des lieux qui font le transport. Elle est l'objet de multiples appropriations qui l'inscrivent dans le réseau des espaces publics. Selon l'échelle de l'infrastructure, sa spécialisation fonctionnelle et sa configuration matérielle, les lieux pratiqués correspondent à autant d'espaces publics que l'on peut regrouper en deux grandes familles : les objets ponctuels que sont les lieux de transport (im)mobiles d'un côté et les objets linéaires qui forment la voie de l'autre.

5.2.1. Les lieux de transport (im)mobiles, hauts lieux de la vie sociale

Les lieux de transport correspondent aux lieux de passage et d'attente que sont les gares, qu'elles soient ferroviaires, routières ou maritimes, les aéroports ou encore les aires d'autoroutes. Ils renvoient aussi à des espaces publics embarqués : trains, ferrys, bus et taxis collectifs. Ce sont par excellence des espaces de côtoiement et de confrontation à l'altérité, souvent mythifiés ou décriés. Ils donnent prise à de multiples usages, attendus ou informels, et les espaces publics qu'ils constituent sont une ressource mobilisée par bien des acteurs au quotidien.

L'espace public est souvent créé par le passage d'un mode de déplacement à un autre, ou intermodalité. Il correspond à une expérience de la marche et de l'attente associée à une large gamme d'activités possibles : consommation, sociabilité, flânerie, etc. Autour des gares maritimes d'Istanbul, nommées « échelles », se cristallise ainsi toute une vie sociale, rythmée par les embarquements et débarquements des *vapur* (figure 5.2). Aux flux denses de passagers courant vers leurs bus ou taxis succèdent les moments plus calmes de l'attente. À l'écart de la gare, les voyageurs et les habitants du quartier se croisent pour une promenade le long des rivages ou un moment de détente dans un salon de thé.



Figure 5.2. Le déploiement de la vie urbaine aux « échelles » (gares maritimes) et sur la corniche d'Istanbul (source : Antoine Fleury (2004))

À cette vie sociale très visible s'ajoutent des pratiques plus subreptices, de détournement des normes. La prostitution se déploie souvent dans les quartiers de gares, dans les voitures ou les caravanes. Le *flirt* et la drague, lorsqu'ils sont réprimés ou le fait de minorités, se jouent par exemple lors de tours en voiture pour les jeunes hétérosexuels en Iran (pratique dite du tour-tour (*dor-dor* en persan)), et entre gays et

à des fins sexuelles sur les aires d'autoroutes françaises et néerlandaises (Gaissad et Deschamps 2007 ; Mameni 2013).

Certains de ces lieux de transport sont marqués par une forte charge symbolique. Elle a trait à leur rôle historique dans la construction des territoires, qu'illustrent les grandes gares ferroviaires européennes. La monumentalité de leurs espaces publics montre bien leur rôle de lieu-symbole de la ville et du pays (voir le chapitre 10) : salles des pas perdus, verrières et marquises, colonnades, etc. Lorsqu'ils sont liés à des horizons lointains, leur cosmopolitisme s'affiche dans les multiples signes tangibles de la coprésence de populations hétérogènes. Un film largement diffusé, *Love Actually*, de Richard Curtis (2003), témoigne de ces représentations et pratiques collectives en s'ouvrant et en s'achevant sur un assemblage documentaire de retrouvailles entre proches – issus de multiples communautés – dans l'espace des arrivées des vols long-courriers de l'aéroport londonien de Heathrow. Ces images montrent aussi l'intensité émotionnelle à l'œuvre dans ces lieux et l'attachement qui en découle.

La présence de ces multiples acteurs en ces lieux en fait des sites ressources pour d'autres protagonistes. Pour vivre ou survivre, ils engagent des pratiques que l'on peut qualifier d'alternatives en ce qu'elles se situent à distance des normes et des usages dominants. Les vendeurs ambulants sont des figures familières des lieux de transport, comme dans la gare routière d'Agadez ou à Dirkou (Niger), le long de routes transsahariennes, où ils convergent vers des véhicules pour vendre du thé, des biscuits, des bonbons et des cigarettes ou autres objets aux passagers (Brachet 2009). Ces lieux de transport, notamment les grandes gares et stations de métro comme les grands aéroports, sont aussi un refuge pour des sans-abri qui viennent y dormir, mendier, sociabiliser ou s'entraider (Damon 1996).

La vie sociale des espaces publics embarqués contraste avec celle des lieux immobiles, tout d'abord en raison de la durée et du rythme qu'imprime le temps de transport lui-même. Les sociabilités sont particulièrement manifestes entre habitués, tels ces navetteurs « partenaires de siège » (*seating partners*) sur le ferry entre Terre-Neuve et l'île voisine de Bell qui jouent aux cartes, tricotent et se soutiennent mutuellement lors d'épisodes de tempête (Royal et Roseman 2021), ou ces « amis du train » (*train friends*) qui se gardent des sièges dans le train pour Durban, en Afrique du Sud, et surveillent mutuellement leurs effets personnels (Preston-Whyte 1982). Le caractère encapsulé et contraint de l'espace à bord anime aussi un jeu de places entre les passagers, en fonction des préférences personnelles et des conditions de confort, mais aussi de rapports sociaux. Dans ces espaces de coprésence contrainte, les rapports de pouvoir sont pleinement à l'œuvre, comme dans ces reproches adressés à Rass, navetteur sénégalais, à bord du train entre Florence et Pise par certains

voyageurs lorsqu'il s'assied à côté d'eux (Frétigny 2011). Ces espaces publics peuvent ainsi conduire à des formes d'évitement et d'altercations, sur fond de discrimination raciale, de genre, etc.

5.2.2. La voie et ses rapports pluriels à l'espace public

Les autres espaces publics sont toujours en coexistence avec le transport en tant qu'ils forment des voies. « En vertu de son caractère élémentaire et de son existence multiséculaire, la voie peut être considérée comme l'archétype de l'infrastructure » (Alonzo 2018, p. 17). Elle se fait espace public dès lors qu'elle accueille une certaine diversité de pratiques, que ce soit dans la cohabitation d'activités de transport et d'autres usages de la voie ou bien dans l'intermodalité. Cette greffe de l'espace public à l'infrastructure peut être encouragée par des modes d'aménagement spécifiques, allant du trottoir à la promenade plantée. Elle opère aussi par une certaine friction dans le transport, à l'image des arrêts des voitures aux feux rouges, qui occasionnent le déploiement de multiples activités informelles : nettoyage des pare-brise, mendicité ou vente ambulante.

La rue, comme forme urbaine globalement linéaire articulant la voie aux immeubles qui la bordent, correspond à un compromis social, culturel et environnemental entre la circulation et des activités riveraines. S'y joue en particulier une étroite interdépendance entre le passage et les commerces de détail, ainsi que les services tels que les restaurants ou les cafés. Ce compromis prend des formes variées en fonction de la place prise par la circulation. Dans les ruelles d'Hô Chi Minh-Ville, où habitent 85 % des habitants de la ville, le trafic est modéré et relève des seules motos. Y prévalent les activités de vente ambulante, de jeux d'enfants, de discussions entre voisins et de cuisine sur le seuil (Gibert-Flutre 2020). L'intensification de la circulation dans certaines ruelles contribue à leur faire perdre leur fonction d'espace public suivant un mouvement observé depuis plus de 50 ans dans les grandes villes où l'automobile s'est démocratisée. Les transports en commun cristallisent à l'inverse dans la rue toute une gamme d'interactions sociales : conflits d'usage, sociabilités ou encore transactions commerciales à la sortie des stations de métro comme aux arrêts de bus, ou lorsqu'un taxi collectif embarque ou dépose ses clients. De manière plus inattendue, la possession de véhicules individuels (voitures et vélo) suscite néanmoins une vie professionnelle et sociale à même le bitume, à travers les services de réparation. À ciel ouvert se déploient, par exemple, la mécanique de rue proposée par les garages informels dans les quartiers populaires de banlieue parisienne (Jacquot et Morelle 2019) et, dans les grandes villes françaises, des réparations de vélo à la demande, *via* une application.

D'autres figures de la voie proposent des articulations spécifiques entre transport et espace public. Les places par exemple sont des sites d'attention accrue aux usages autres que le transport, même si elles ont souvent été transformées en parkings ou en carrefours routiers. Quant aux ponts, comme ouvrages d'art et partant infrastructures plus complexes, avant tout consacrés à la circulation, ils peuvent devenir de véritables promenades avec panorama, voire restaurants, commerces et spots de pêche comme le pont de Galata, sur la Corne d'Or, à Istanbul. Par rapport aux autres voies, ces espaces font l'objet d'un important travail de conception en architecture et urbanisme. Les concepteurs ont en particulier imaginé de nouveaux modèles de voirie paysagée à partir du XIX^e siècle (Alonzo 2018). Inspirés des avenues et boulevards européens, les premiers *parkways* nord-américains, pensés par Olmsted et Vaux, ont été réalisés à Brooklyn, autour de Prospect Park. Bordés d'arbres, ces *parkways* offrent de larges espaces de promenade de part et d'autre de la chaussée. Ce sont à la fois des axes de circulation, des vecteurs de valorisation foncière et des jonctions entre les grands parcs de la ville. Cette version paysagée de la voie fait écho à d'autres modèles d'aménagement comme les corniches, de Marseille à Beyrouth en passant par La Havane, où les citoyens viennent marcher, manger une glace ou boire un thé tout en profitant du panorama (Assaf 2013).

Dans une ville plus diffuse, la voie n'est qu'un espace public ponctuel ou intermittent, celui des centres-bourgs et des lotissements, mais aussi des espaces agricoles et forestiers (figure 5.3) ouverts à la marche et au vélo (Rougé et Aragau 2019). Dans les villages périurbains français, la voie est particulièrement appropriée par les adolescents aux arrêts de bus ou autour des bancs publics, contrairement aux places de village, réaménagées avec soin, mais rarement investies par les habitants. Les voies des lotissements, marquées de l'empreinte de l'automobilité, mais au faible trafic, donnent également prise à d'autres formes d'appropriation, en particulier en servant d'espaces de jeu aux enfants ou de nettoyage des voitures. Cet espace public périurbain fragmenté est marqué par des moments de forte intensité, comme les vide-greniers ou brocantes. On observe ainsi une forte variabilité de la place accordée aux autres activités que le transport dans les espaces publics.



Figure 5.3. Usages variés des voies et de leurs abords dans le périurbain francilien (Vexin français) (sources : Antoine Fleury (2017) et Jean-Baptiste Fréty (2012))

5.3. La place disputée du transport dans la fabrique des espaces publics

Les variations dans la place relative accordée aux transports et aux autres activités, dans les lieux de transport et sur les voies, contribuent à façonner chaque espace public et les relations de pouvoir entre acteurs. Dans des espaces souvent contraints, leur cohabitation occasionne des tensions, notamment des conflits d'usage, qui participent de la vie de tout espace public. Le partage de l'espace accapare une bonne partie de l'attention des concepteurs, des gestionnaires et des régulateurs de ces sites. On explorera ces tensions de deux manières, d'abord en évoquant les leviers qui permettent d'agir sur le partage de l'espace entre activités de transport et hors transport, puis en retraçant les grandes inflexions de cette cohabitation au cours des dernières décennies.

5.3.1. Trois paramètres pour partager l'espace

L'aménagement, la régulation et les logiques d'exploitation, aux côtés des idéologies et des imaginaires, constituent trois facteurs clés de la répartition dans l'espace public des différentes activités, qu'elles aient ou non trait au transport.

L'aménagement, tout d'abord, distribue l'espace en agissant sur son sol (choix de revêtement, marquages de couleur ou inscriptions) ou en l'équipant (barrières et potelets, chicanes, sièges et bancs) (figure 5.4). Pour les voies, l'enjeu est de circonscrire le transport et les autres usages – comme les bordures de trottoir, les barrières et les potelets sur certaines voies – ou bien de donner davantage prise à un mode de déplacement – la marche dans le cas des bancs, la circulation automobile pour certains enrobés. Les lieux de transport procèdent d'un collage d'équipements spécifiques liés aux transports et d'une transposition d'aménagements caractéristiques d'autres espaces publics : pots de fleurs, terrasses de cafés, kiosques, pianos ou *food courts*. Ces aménagements sont extrêmement variables, aussi bien minimaux que sophistiqués, durables ou au contraire temporaires.



Figure 5.4. *Inflexion du partage de l'espace à un carrefour de Lyon, quartier de Cusset (source : Antoine Fleury (2018))*

La régulation de l'accès et des usages influence aussi ce partage d'activités. L'organisation des transports collectifs, des taxis et la régulation du stationnement consistent en une affectation d'espaces spécifiques, notamment par le recours à la signalétique, mais aussi en un arsenal de règles, tarifaires en particulier. Un ensemble

de réglementations encadre par ailleurs la vitesse de déplacement des véhicules, de manière parfois très fine. La vitesse fait figure de curseur majeur de publicité d'un espace, entendue comme son degré d'ouverture et la diversité de ses usages. La rapidité de la circulation a par exemple des effets considérables sur la fréquentation de l'espace par certains publics (enfants et personnes en situation de handicap par exemple) et sur ses usages, plus ou moins liés au transport. Plus ponctuellement, des mesures juridiques de fermeture temporaire de voies à la circulation favorisent le temps d'une fête, d'une manifestation ou d'un week-end des appropriations alternatives. Pour autant, la régulation peut passer par l'application de normes informelles, notamment dans des pays dits des Suds, et par des négociations entre acteurs pour permettre des appropriations temporaires (figure 5.5) ou désamorcer des conflits, ce qui invite à avoir une approche élargie de la régulation.



Figure 5.5. Appropriation temporaire d'une rue périphérique de la vieille Havane
(source : Jean-Baptiste Frétiigny (2019))

La régulation prend des formes différentes concernant les lieux de transport, en tant que sites plus spécialisés. Y est accordée une place plus ou moins importante aux commerces (voir chapitre 3). La marge de manœuvre des usagers y est moindre concernant le partage de l'espace. Le gestionnaire, public ou privé, y est en effet plus présent. Les règles en sont plus visibles (signalétique, annonces sonores). Les préoccupations techniques liées à la gestion des flux de passagers et de marchandises sont particulièrement prégnantes, de même que les enjeux relatifs à la sûreté et à la sécurité (voir chapitre 7). Les règlements intérieurs ou la réglementation des gares et

des aéroports proscrivent le plus souvent la vente informelle, les manifestations politiques et réservent l'accès de certains espaces aux seuls voyageurs, limitant la flânerie ou l'accompagnement des passagers.

À ce facteur de la régulation s'ajoute celui des autres formes immatérielles d'encadrement de ce partage d'activités, ayant trait aux représentations, aux idéologies et aux imaginaires qui le sous-tendent. Ces représentations contribuent tout autant à l'inertie de la conception des espaces publics liés aux transports qu'à des tensions lorsque ce partage est questionné. La remise en cause de l'idéologie de la voie comme espace de circulation (automobile) passe par des modèles alternatifs puisant dans divers imaginaires de la rue faisant écho à des représentations collectives largement partagées. Les images véhiculées par les associations européennes souhaitant rendre les rues aux enfants évoquent tout autant l'imaginaire de la fête villageoise que celui de la photographie humaniste de Robert Doisneau, Sabine Weiss ou André Kertész. Ces idéologies alternatives s'appuient sur des tentatives d'inflexion des référentiels d'aménagement tout comme des savoir-faire et des cultures professionnelles, rappelant que le partage de l'espace évolue dans le temps et dans l'espace au gré des différents paramètres ici présentés.

5.3.2. Quelle remise en jeu du partage contemporain de l'espace public ?

En fonction des rapports de pouvoir qu'ils entretiennent, les différents acteurs tentent de jouer des différents paramètres pour faire évoluer ou non le partage de l'espace public, que nous aborderons ici à partir des années 1960-1970. Que l'on considère les espaces publics de la voie ou les lieux de transport, s'esquisse une dynamique allant d'une conception fonctionnelle et technique de l'espace dominante à une prise en compte plus systématique et plus explicite des enjeux d'usages, de paysage et de confort¹.

5.3.2.1. La « reconquête » de la voirie : une transition évidente ?

À considérer les territoires ouest-européens, une tendance à ce qui est qualifié de « reconquête » de la voirie au profit des piétons, des transports en commun et du vélo s'observe simultanément depuis les années 1970 (voir chapitre 6). Une manifestation récente de ce processus est le grand retour des tramways dans les villes suisses et françaises. Ils ont été fortement utilisés depuis les années 2000 pour diversifier les modes de déplacement et requalifier les espaces publics – y compris par des interventions artistiques (sculptures, peintures murales ou sons pour annoncer les

¹ Concernant les lieux de transport mobiles, qui ont fait l'objet d'un faible nombre d'études, la pertinence de cette dynamique reste encore à confirmer.

stations). Cet exemple paradigmatique ne doit pas masquer des transformations plus diffuses, et peut-être plus profondes, qui ont marqué les villes du Nord-Ouest européen, dans le sillage du modèle de « cour résidentielle » (*woonerf*) créé par les concepteurs hollandais. Ce modèle combine les jeux des enfants et les sociabilités de quartier avec la circulation automobile en un même espace. La vitesse des voitures est réduite et le trafic de transit fortement limité. Ce partage de la voirie s'accompagne d'une requalification plus large de l'espace public dans les quartiers résidentiels : changement de revêtement, végétalisation, bancs, aires de jeux ou fontaines. Mis en œuvre aux Pays-Bas dès les années 1960, il s'est rapidement diffusé dans de nombreuses villes danoises, allemandes, suisses et autrichiennes. Il a été ensuite réinvesti au cours des années 1990-2000 sous le nom de *home zone* à Londres et dans d'autres villes britanniques (Olagnier 2006), puis en France sous forme de « zones de rencontre », sous l'impulsion d'organismes publics tels que la Commission for Architecture and the Built Environment (CABE) au Royaume-Uni et du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema, ex-CERTU) en France.

Dans les villes du Sud européen, cette « reconquête » s'articule avec une culture et un imaginaire urbains très centrés sur l'espace public et ses places. À Bologne dès la fin des années 1960, l'instauration de zones centrales à trafic limité est couplée à une revalorisation du patrimoine bâti et paysager. Elle s'accompagne d'un réinvestissement des espaces publics par les piétons et par les cyclistes comme par les étudiants et les touristes. Le regain d'animation qui en découle – terrasses de restaurants, événements festifs, etc. – préfigure une évolution de nombreuses villes italiennes et européennes lors des décennies suivantes (Gomes 2017). Une autre ville pionnière de ce mouvement est Barcelone. À la fin du franquisme, les élus engagent la ville dans une requalification démocratique des espaces publics, en associant les citoyens à la prise de décision, en ne négligeant pas, au-delà de la célèbre avenue des Ramblas, les quartiers résidentiels situés en dehors du centre-ville et leurs places. Cette transformation, érigée en modèle d'urbanisme, a notamment été transposée à Lyon dans les années 1990.

Ces diverses trajectoires montrent qu'il s'agit d'évolutions sur des temps longs liées autant aux contextes sociopolitiques locaux qu'à la circulation de modèles d'aménagement. Elles sont souvent entreprises par des élus qui visent à marquer la rupture politique et urbanistique que représente leur accession au pouvoir. La lente mutation des cultures professionnelles et des imaginaires des concepteurs est aussi un facteur clé d'inflexion, de même que la diversification très progressive des intervenants dans la production des espaces de la voie. S'y joue une réorganisation du fonctionnement interne des administrations pour dépasser le cloisonnement technique et administratif des différents services (voirie, espaces verts, propreté, urbanisme, etc.)

comme l'ouverture aux architectes, aux paysagistes voire aux experts en sciences sociales, qui contribue à relativiser le rôle prédominant des ingénieurs (Fleury 2007 ; Gomes 2017). Mais le rôle d'incitation de la société civile à ces transformations est loin d'être négligeable à travers l'opposition aux grandes infrastructures routières dans les années 1970 comme au soutien ultérieur aux aménagements cyclables ou piétonniers par les associations d'usagers. S'opposent à ces derniers aménagements *a contrario* d'autres fractions de la société civile, qui privilégient une logique d'accès automobile à la ville, telles les associations d'automobilistes et de commerçants, à propos des voies sur berge parisiennes et de la zone piétonne bruxelloise (« le piétonnier »).

Ces trajectoires bien identifiées sont observables à maints égards dans diverses villes à travers le monde, notamment dans les villes des côtes est et ouest des États-Unis ou du Canada, sans qu'il soit pour autant possible d'y voir un mouvement universel. Les évolutions dans les Suds, telles qu'on peut les connaître à travers les études disponibles, peu nombreuses, invitent encore davantage à interroger l'évidence de cette « reconquête ». Les villes indiennes contrastent par exemple par le faible encadrement public de l'appropriation de la voie et le fort prestige social associé à la possession d'une voiture. Les années 1990 marquent l'avènement de partenariats public-privé favorables à la voiture (viaducs routiers, autoroutes) ou au seul transport collectif fréquenté par les plus aisés (métro), contribuant à faire obstacle aux piétons, pourtant majoritaires dans les déplacements, comme aux cyclistes et aux *rickshaws*, et à marginaliser les nombreux vendeurs de rue. En l'absence de régulation formelle, les camions et les voitures dominent la voie, sans pour autant exclure dans les faits les autres usages (Jain et Moraglio 2014). Ces trajectoires gagneraient à être davantage étudiées et mieux comprises.

5.3.2.2. Les lieux de transport : vers un confort sous contrôle ?

Les évolutions des lieux de transport sont aussi marquées par un processus de passage d'une logique fonctionnelle à une logique d'attention aux usages et au confort des voyageurs. C'est tout particulièrement perceptible concernant le métro, depuis les années 1980 dans le cas parisien. L'expertise interne en sciences sociales développée à la RATP (Régie autonome des transports parisiens) contribue à infléchir les représentations du gestionnaire sur l'espace du métro, qui d'espace à part devient un espace intégré à la ville. Ce tournant correspond à un changement de regard sur l'espace du réseau en reconnaissant sa qualité d'espace public. Suivant une certaine vision du confort des voyageurs, l'opérateur transforme ses interventions dans la conception, dans la gestion et dans la régulation de l'espace (Froment-Meurice et Fleury 2016). À une rénovation des stations prenant en compte les dimensions sensibles du déplacement (sonores, visuelles et olfactives) s'ajoute une politique d'animation culturelle et commerciale. Pour cette animation, l'opérateur sélectionne

notamment les musiciens habilités à jouer dans le métro (figure 5.6). La structure d'habilitation, l'Espace métro accords, est créée en 1997 et s'inspire des commissions de Toronto et de New York instaurées en 1980 et 1985. Ces différentes mesures, combinant des préoccupations de confort du voyageur et de maîtrise de l'espace public de la part de l'opérateur, participent d'un contrôle croissant des individus considérés comme « indésirables » (personnes sans abri, mendiants, vendeurs à la sauvette, musiciens non patentés, etc.), assimilés à des facteurs d'insécurité.



Figure 5.6. Musicien « officiel » et scène installée par la RATP dans le métro parisien (source : Muriel Froment-Meurice (2016))

L'attention portée au confort s'accompagne d'une diversification des activités qui dépassent le transport, relativisant la spécialisation fonctionnelle de ces lieux. L'essor des commerces et des services en est particulièrement illustratif, notamment concernant les gares ferroviaires. Au Japon, la gare est certes conçue depuis longtemps de manière multifonctionnelle, notamment en périphérie urbaine, où elle joue un rôle clé de centralité (Aveline 2003). Mais cette diversité de fonctions s'étoffe avec l'apparition de centres commerciaux dans les années 1950 et celle des bureaux au milieu des années 1970. Ce modèle s'est largement diffusé depuis les années 2000 en Europe à l'occasion de projets de réhabilitation et d'extension des gares. Ils ont conduit à une disparition des salles des pas perdus, destinées à l'attente à l'écart du passage, au profit d'espaces plus conviviaux, mais aux usages prédéfinis, souvent liés à des pratiques d'achats et d'alimentation. Les espaces et les sièges associés à telle ou

telle activité font l'objet d'une surveillance accrue, contribuant à accroître la normativité des espaces publics ainsi créés.

Cette surveillance est particulièrement manifeste dans les aéroports. Ces espaces publics sont ouverts à un large public dans les années 1960, illustrés par la chanson de Gilbert Bécaud *Les Dimanches à Orly* et les terrasses remplies de l'aéroport parisien, monument le plus visité de France en 1965. Ceux-ci sont ensuite progressivement marqués par un essor majeur des espaces dédiés aux commerces, mais aussi par une dynamique de fermeture à partir des années 1970, dans le cadre de politiques antiterroristes, migratoires et sanitaires (Pascoe 2001), qui en ont fait des laboratoires d'expérimentation de techniques de surveillance diffusées ensuite dans d'autres espaces publics (vidéosurveillance, portiques de sécurité, collecte et centralisation des données personnelles). Le cloisonnement à l'œuvre, entre passagers et non-passagers, systématique à l'aéroport, s'observe de plus en plus dans les grandes gares ferroviaires. Cette fermeture s'affirme aussi à plus large échelle dans la tendance à la militarisation des clôtures des aéroports et des gares maritimes, participant de leur mise à distance par rapport à la ville (Cosgrove 1999 ; Guenebeaud 2017).

Ce confort sous contrôle qui caractérise les lieux de transport se retrouve aujourd'hui à bien des égards dans les rues et les places de nombreuses villes du monde (Mitchell et Staeheli 2005 ; Morange *et al.* 2018). Comme pour les lieux de transport, la « reconquête » de la voie s'inscrit dans une logique néolibérale de recherche d'attractivité des investisseurs comme des classes supérieures tout en participant de processus d'éviction des minorités. L'ambiguïté de ces aménagements soulève la question d'une juste coconstruction des espaces publics et des transports.

5.4. Les défis d'une coconstruction des espaces publics et des transports

L'articulation entre espaces publics et transports aujourd'hui pose de nombreuses questions dans sa mise en œuvre. Le premier défi tient à l'élaboration concrète d'une juste place à accorder aux différents acteurs, humains et non humains, et à leurs usages, notamment à micro-échelle. L'extension du domaine des espaces publics à des infrastructures de transport encore appréhendées de manière technique, formant ainsi un front de reconnaissance du caractère public de ces espaces, constitue un deuxième défi pour nos sociétés.

5.4.1. La quête d'un juste partage de l'espace

Quelle que soit la place faite au transport, l'espace de la voie ou le lieu de transport relève, dans son aménagement, de la fabrique d'un espace public impliquant une

pluralité de protagonistes et d'ajustements mutuels. La conception des espaces publics aux abords des gares du réseau Grand Paris express, qualifiés de « places du Grand Paris » et jouant le rôle de pôles d'échanges intermodaux, met ainsi aux prises une pluralité d'acteurs. La Société du Grand Paris, avant tout maître d'ouvrage des gares, et Île-de-France mobilités, autorité organisatrice des mobilités, plus focalisée sur l'intermodalité, se sont accordés, au-delà de leurs différences d'approches, pour reconnaître l'intérêt de « faire de la place », c'est-à-dire de ménager un espace libre qui soit le plus vaste possible alors même que l'emplacement est particulièrement convoité. Cette perspective vise à favoriser toutes les intermodalités possibles (vers le bus, le vélo, la marche, etc.) et une large gamme d'usages associée à l'intermodalité et au confort des (non-)voyageurs. Un guide de conception détaille ces principes (TVK *et al.* 2019) à destination des futurs maîtres d'ouvrage que sont les collectivités locales, décisionnaires en dernier ressort. Il les incite à rendre ces places hospitalières et à prêter attention aux espaces d'attente, de pause ou de jeu, aux assises nombreuses et diverses, etc. À l'échelle locale, ces principes font parfois l'objet de longues discussions, d'autant plus quand les collectivités défendent un *statu quo* sur le partage de l'espace et la place de l'automobile. De telles réflexions parviennent cependant à se concrétiser, autour de certaines gares du Grand Paris comme aux abords des gares de Haarlem aux Pays-Bas ou de Nantes en France (figure 5.7).



Figure 5.7. *Le nouveau parvis nord de la gare de Nantes, inauguré en 2019 : une salle d'attente à ciel ouvert (source : Antoine Fleury (2021))*

La question du partage de l'espace public surgit également dans la conception des lieux de transport, qui fait l'objet de négociations fines entre les différents acteurs. Dans le cas des aéroports, la largeur de l'allée ménagée dans l'espace commercial et que doivent emprunter les passagers pour gagner leur porte d'embarquement fait ainsi l'objet d'âpres discussions entre les opérateurs commerciaux d'un côté et de l'autre les responsables de l'exploitation commerciale des compagnies aériennes comme de la sécurité et de la prévention des incendies (Frétiigny 2013). Les premiers sont favorables à son étroitesse et à un tracé curviligne pour inciter à ralentir le pas, à voir davantage les produits et à consommer. Les seconds aspirent en revanche à un accès fluide à l'avion et, en cas d'urgence, aux issues de secours.

Les rapports de pouvoir et les enjeux de justice sociale participent pleinement de ces partages de l'espace. Des politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les centres urbains peuvent s'avérer ambiguës. L'opération d'aménagement *My street* à Moscou, par exemple, a visé officiellement à promouvoir une ville confortable, mais s'est révélée surtout conforter les logiques de corruption existantes dans le champ des travaux publics, en accaparant d'importants financements au détriment de l'aménagement du reste du pays (Trubina 2020). Les pavés de granit, mal posés, se sont révélés non seulement très coûteux, mais aussi générateurs d'une rente pour ces acteurs, puisqu'il faut refaire les trottoirs tous les ans. L'implantation de ce nouveau revêtement de voirie contribue paradoxalement à faire obstacle à la marche, en raison de la perturbation qu'occasionnent les travaux de réfection et du caractère glissant des pavés. Du côté des politiques cyclables, l'implantation de vélos en libre-service dans l'espace public s'accompagne de partenariats public-privé avec de grandes firmes transnationales, gérant notamment d'autres mobiliers urbains (affichage publicitaire dans le cas de JCDecaux), qui participent d'une forme d'accaparement de l'espace public. Ces systèmes permettent aussi à ces firmes de disposer de données sur l'usage de l'espace urbain pour monnayer par la suite leur expertise à ce sujet (Huré 2022), soulignant le rôle croissant du numérique dans les relations entre espace public et transport.

Au-delà de partages entre usages sociaux, se pose avec toujours plus d'acuité la question de la place à ménager, dans les espaces publics liés au transport, au vivant non humain, notamment végétal, à l'heure de l'urgence climatique et de la crise de la biodiversité. Ce bouleversement s'observe tout spécialement du côté de la voie, les lieux de transport faisant davantage l'objet d'opérations, parfois spectaculaires, mais souvent peu écologiques, en réponse aux attentes des voyageurs ou des injonctions à la responsabilité sociale et environnementale des entreprises : implantation de végétaux et de jets d'eau (« jardin » sur dalle de l'aéroport Singapour-Changi) ou utilisation du bois comme matériau de construction visible dans les terminaux par exemple. Tout en étant déjà en partie pris en compte dans les cultures professionnelles, le vivant appelle de nouveaux savoir-faire, le champ des naturalistes et des paysagistes en particulier contribuant à changer la conception de la voie. Les écoquartiers font figure de vitrine et de laboratoire de ces transformations (Valégeas 2014). On y limite la place de la voirie automobile, en la bordant par exemple de noues, ces fossés enherbés permettant d'absorber les eaux de ruissellement, en prévoyant peu de places de parking, et par de nouvelles formes d'espaces publics comme les venelles ou les mails. Ces aménagements ralentissent la vitesse automobile, favorisent les mobilités actives et la diversité des usages, rendent les espaces publics davantage perméables, végétalisés et aquatiques. L'enjeu est de prendre en compte les services écosystémiques associés, en matière de limitation du changement climatique par incitation au report modal, de confort de la marche, mais aussi de biodiversité, de

limitation des îlots de chaleur urbains, de prévention du risque d'inondation, d'épuration des eaux usées, de dépollution des sols, d'atténuation du bruit lié à la circulation, etc. Se pose la question du décalage entre ces espaces publics et certains usages – comme celui de se garer dans les quartiers alentour –, suscitant des tensions avec les riverains de ces quartiers, comme dans le cas de l'écoquartier GWL Terrain à Amsterdam (Boissonnade 2011).



Figure 5.8. Rue jardinée par les habitants à Montreuil (Seine-Saint-Denis) (source : Antoine Fleury (2018))

De nombreux espaces publics tendent à être progressivement transformés à micro-échelle suivant ce modèle, inscrits ou non dans des continuités écologiques. Les opérations de débitumisation correspondent à une mutation diffuse de fractions de la voie en faveur de la végétalisation, contribuant à les soustraire au stationnement ou à la circulation automobile. Dans la banlieue parisienne, à Montreuil, ces « petits espaces publics autrement » (PEPA) ont été déployés par la municipalité. Ils incluent des fermetures de voirie aux voitures et peuvent être gérés par des habitants (figure 5.8). De telles politiques doivent faire avec des contraintes techniques multiples, notamment celles relatives au sous-sol (parkings souterrains, stations de métro, réseaux techniques, etc.). Par ailleurs, les aménagements complexifient la gestion de ces espaces, au point que celle-ci devienne un enjeu majeur de ces évolutions. Les coûts d'entretien du vivant s'avèrent importants, notamment l'élagage des arbres dans les rues et les parkings. Les services (inter)communaux doivent davantage se coordonner. Et certains habitants témoignent de leur incompréhension face à ce

nouveau modèle d'espace public, parfois perçu comme inesthétique ou dysfonctionnel.

5.4.2. L'extension du domaine des espaces publics à d'autres infrastructures de transport

Même des espaces de transport spécialisés, infrastructures habituellement considérées comme sans qualités et peu accessibles aux piétons, font l'objet d'une reconnaissance en tant qu'espaces publics. Ce processus a commencé par la recherche d'une intégration des nouvelles infrastructures dans le tissu urbain, mais aussi par la réhabilitation des à-côtés des infrastructures de transport et de leurs usages. Dès la fin des années 1990, des concepteurs comme David Mangin et Philippe Panerai (1999, p. 70) considèrent que « transports publics ou autoroutes urbaines [...] induisent des zones inconstructibles qui peuvent être autre chose que des laissés-pour-compte ». Ils prennent l'exemple du paseo de Colón à Barcelone. Cette voie combine un passage souterrain de trafic lourd et un aménagement aérien d'espace public reliant la ville au port, incluant un site propre pour les transports collectifs. Cette approche rappelle les couvertures de rocales comme celles entreprises pour le périphérique parisien. Elle ne remet pas en cause la place accordée à la circulation ni les nuisances générées, sonores ou de pollution de l'air, qui persistent à plus large échelle. Au-delà des opérations de *waterfront* des années 1980-1990 dans le domaine des infrastructures portuaires, des transformations plus radicales et spectaculaires de ces infrastructures se font jour, avec la reconversion d'anciennes emprises ferroviaires, à l'image de la High Line de New York comme de la promenade plantée, puis de la petite ceinture de Paris, mais aussi de voies autoroutières. Séoul fait référence, en démantelant en 2005 un viaduc qui recouvrait la rivière Cheonggyecheon ou encore en transformant un autre, Seoulo 7017, en jardin suspendu ou *skygarden* en 2017. Ces changements sont également envisagés de manière plus progressive et prospective, en maintenant des fonctions de transport. Le plan directeur de l'E40 à Bruxelles, élaboré en 2014, prévoit ainsi un réinvestissement et un « recyclage » progressif de l'infrastructure, qualifié de *parkway*, en donnant une place croissante à d'autres usages et mobilités (TVK 2015) (figure 5.9).



Figure 5.9. *Projet de transformation progressive de l'autoroute E40 à Bruxelles en parkway (source : TVK (2015))*



Figure 5.10. Madison Square à Manhattan, après son réaménagement dans le cadre du Plaza Program de New York (source : Antoine Fleury (2015))

La mutation procède aussi d'expérimentations relevant de l'urbanisme tactique, c'est-à-dire d'actions à micro-échelle, impliquant les usagers, mobilisant peu de moyens, mises à l'essai sur le temps court en vue de transformations en profondeur à plus long terme. À New York, le département des transports de la municipalité a ainsi transformé certains croisements des grandes avenues de Manhattan (Times Square dès 2009) dans le cadre de son *Plaza Program* (figure 5.10). La peinture et le mobilier urbain (pots de fleurs, sièges et tables) utilisés visent à piétonniser une partie de la chaussée et à y favoriser de nouveaux usages, en vue d'engager par la suite des réaménagements plus pérennes (Sadik-Kahn 2016). Le caractère ouvert de tels projets est particulièrement manifeste dans le cas de Tempelhof, l'un des aéroports de Berlin fermé en 2008 (figure 5.11). Ouvertes au public en 2010 comme parc provisoire, les emprises non bâties de l'aéroport devaient être transformées en quartier résidentiel et commercial, mais une mobilisation citoyenne a conduit le *Land* de Berlin à interrompre le projet et à en faire un espace de coconstruction « prudente » (*behutsam*).



Figure 5.11. L'aéroport de Tempelhof à Berlin et son projet de réaménagement « en douceur » (source : Antoine Fleury (2010))

La reconnaissance comme espace public de nombreux espaces reste cependant encore largement à entreprendre. Les parkings sont pour l'essentiel conçus du strict point de vue des déplacements automobiles, négligeant les autres formes d'appropriations et de mobilités, pédestre notamment, alors même que l'intermodalité qui s'y joue en fait des espaces à fort potentiel de publicité. À proximité du logement, les parkings accueillent toute une gamme d'activités, comme le montre Dominique Lefrançois (2014) pour les grands ensembles de banlieue parisienne, mécanique, bricolage, flânerie, sociabilité entre jeunes, etc., et sont donc fréquentés par une grande diversité d'habitants. Les parkings des *shopping malls* font aussi l'objet d'appropriations alternatives, de jeux entre jeunes, sans consommer, comme à Hô Chi Minh-Ville (Gibert-Flutre 2019). Ils sont également investis par des cafés informels, bon marché, où se retrouvent pour déjeuner les vendeuses et certains des clients des *shopping malls* en lieu et place de leur Starbucks. Ces usages invisibilisés tranchent sur les actions militantes d'investissement temporaire des places de stationnement dans les centres urbains, transformées en espaces végétalisés et récréatifs. Le collectif REBAR de San Francisco, composé de *designers*, de créateurs et de militants, a lancé en 2005 le mouvement international des Park(ing) Days, transformé en rendez-vous événementiel annuel auquel participe un large réseau de militants locaux (Douay et Prévot 2014). S'inspirant de mobilisations à Bogota, au Cap, l'initiative citoyenne Open Streets Cape Town organise depuis 2012 la fermeture régulière aux voitures de rues dans différents quartiers pour créer des espaces partagés « à même de dépasser

les divisions sociales et spatiales » héritées de l'apartheid². Les pouvoirs publics tendent à s'emparer de ce type d'initiative, en accompagnant la transformation d'espaces de la voie par les commerces ou d'autres acteurs institutionnels comme les écoles, pour y manger, boire et discuter. Inspirés des actions de REBAR, les placotoirs (mot-valise formé à partir de placoter – bavarder en québécois – et de trottoir) prolongent ainsi la surface du trottoir par une plateforme où sont installés des plantes, des bancs, des tables ou des supports de vélos. Ils se sont multipliés à Montréal depuis 2014 sous l'impulsion de certains arrondissements, qui délivrent un permis d'occupation saisonnier aux acteurs sous réserve de respecter certaines règles.

Les zones d'activités économiques constituent aussi un front de reconnaissance de la publicité des espaces liés au transport. Alors qu'il s'agit d'espaces de travail quotidien pour de nombreux salariés, leur aménagement se réduit à la circulation et au stationnement des voitures individuelles comme des poids lourds et des véhicules utilitaires des entreprises. Malgré l'absence de trottoirs et l'inhospitalité des lieux (déficit de mobilier urbain, d'éclairage adapté, etc.), les salariés s'en emparent pour déjeuner ou faire leur pause. De timides stratégies d'inflexion de ce modèle d'aménagement apparaissent, comme pour la zone aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle, où le gestionnaire, Aéroports de Paris, envisage à la fois une diversification et une densification des activités, comme facteurs d'incitation aux mobilités alternatives à la voiture à micro-échelles, et l'aménagement de voies réservées aux mobilités actives. La réticence des entreprises et l'ampleur des transformations nécessaires à la mutation tendent toutefois à freiner les actions visant à dégager ces espaces du modèle fonctionnel qui leur est attaché. Faire advenir la publicité de ces espaces a pour condition leur reconnexion à plus large échelle à d'autres espaces publics et à travers des mobilités alternatives à la voiture. L'enjeu est de construire des espaces publics continus par l'ouverture (ou la réouverture) de chemins et le réaménagement de certaines routes (trottoirs, pistes cyclables, éclairage). La crise sanitaire de la Covid-19 a ainsi contribué à accélérer le réinvestissement local des sentiers existants, comme en Angleterre, où la réalisation d'une cartographie exhaustive est utilisée comme plaidoyer par des activistes pour faire évoluer la réglementation existante, qui restreint fortement l'accès aux espaces agricoles et forestiers (Slow Ways 2021). Ces évolutions sont cependant freinées par l'ampleur des enjeux fonciers, qui tiennent à la valeur des terrains périurbains et au rapport à la propriété agricole (Banos et Sabatier 2010).

² « [T]hat can help bridge social and spatial divides » (Capetown.travel 2018).

5.5. Conclusion

Ce chapitre a permis de saisir tout l'intérêt d'aborder ensemble des espaces publics liés au transport, qu'ils relèvent de la voie ou des lieux de transport, mobiles et immobiles. Ces espaces sont en effet en forte interdépendance. Au-delà des différences de statut foncier, les pratiques des individus engagent des continuités d'un espace public à l'autre, de la gare au quartier de gare ou du centre commercial à ses alentours (parkings, services et quartiers résidentiels environnants, etc.). Les modèles d'aménagement et de gestion circulent également. La gestion et le contrôle des flux mis au point pour les aéroports et le métro ont ainsi été largement diffusés à d'autres espaces publics liés au transport, qu'il s'agisse du mobilier urbain dissuadant la présence prolongée des personnes sans abri, initialement testé dans le métro, ou bien de la mise en place de files d'attente, des salles d'embarquement aux parvis de musées ou sur les trottoirs jouxtant les cinémas, voire les écoles et les commerces, dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19.

Quel que soit l'espace public, la place respective du transport et des autres usages est l'objet d'un compromis social, politique et environnemental plus ou moins inscrit dans la longue durée. Ses évolutions sont souvent lentes, en lien avec les cultures professionnelles, le fonctionnement des institutions, les pratiques routinières des individus, mais aussi la configuration matérielle de l'espace, dont la transformation ne va pas de soi. Toute une partie de l'activité de nos sociétés a trait à la recherche de tels partages de l'espace entre transport, autres activités sociales et présence du vivant, à laquelle certains architectes et urbanistes ont largement contribué, parmi lesquels Cerda, Alphand, Olmsted et Vaux. Les différents acteurs font preuve d'inventivité dans la construction d'arrangements spatiaux situés, fonction des attentes sociales, des techniques de leur époque comme des pratiques et de l'imaginaire des lieux. La prise en compte des enjeux écologiques constitue à n'en pas douter un enjeu majeur dans les décennies à venir pour des espaces où la concurrence des usages est forte.

Ces compromis n'en engagent pas moins des rapports de pouvoir majeurs, ce qui contribue à leur conférer une dimension idéologique. Ils soulèvent la question de la place que prennent les différents acteurs, à commencer par les citoyens, dans la définition du partage de l'espace. La notion de reconquête est emblématique de l'ambivalence de toute transformation : amélioration du confort, mais exclusion des « indésirables » ; plus de place aux piétons et cyclistes, mais dans le cadre d'une stratégie d'attractivité ciblant les habitants solvables, les touristes et les entreprises du tertiaire supérieur ; mobilité partagée diminuant le recours à la voiture individuelle, mais accentuant la place des opérateurs privés dans l'espace public, etc. Ces « reconquêtes » sont partie prenante du changement social des quartiers, notamment à travers ce qui a été qualifié de *green gentrification* ((Argüelles *et al.* 2021) ; voir

plus largement sur ces questions (Reigner *et al.* 2013)). Remettant en cause la place de la voiture et les approches technicisantes du lieu de transport, elles portent sur un certain nombre de centralités urbaines, mais la majorité des espaces urbains et ruraux tendent à échapper à ces évolutions (Valderrama Pineda et Vogel 2014). Prendre au sérieux les lieux de transport et les espaces publics de la voie comme ressources clés et sites signifiants pour de nombreux citoyens constitue un enjeu social et politique majeur appelant à ne pas concentrer notre attention sur les seuls hypercentres des grandes villes des Nord(s) et à s'assurer de la réelle participation de chacun dans la gestion et l'aménagement de tous les espaces, y compris les moins visibles.

5.6. Bibliographie

- Alonzo, E. (2018). *L'architecture de la voie. Histoire et théories*. Éditions Parenthèses, Marseille.
- Argüelles, L., Cole, H.V.S., Anguelovski, I. (2021). Rail-to-park transformations in 21st century modern cities: Green gentrification on track. *Environment and Planning E: Nature and Space* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1177/25148486211010064>.
- Assaf, L. (2013). La Corniche d'Abu Dhabi : espace public et intimités à ciel ouvert. *Arabian Humanities*, 2 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/cy/2625> [Consulté le 9 juillet 2021].
- Aveline, N. (2003). *La ville et le rail au Japon : L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*. CNRS Éditions, Paris.
- Baldasseroni, L. (2018). La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? Réflexions lyonnaises, années 1970-1980. *Annales de la recherche urbaine*, 113(1), 12–23.
- Banos, V., Sabatier, B. (2010). Les espaces périurbains non bâtis en France : entre publicisation « urbaine » et privatisation « rurale » ?. *Articulo - Journal of Urban Research*, 3 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/articulo/1524> [Consulté le 9 juillet 2021].
- Bodnar, J. (2015). Reclaiming public space. *Urban Studies*, 52(12), 2090–2104.
- Boissonnade, J. (2011). Le développement durable face à ses épreuves. Les enjeux pragmatiques des écoquartiers. *Espaces et sociétés*, 147(4), 57–75.
- Brachet, J. (2009). *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*. Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauges.
- Capetown.travel (2018). Open Street Cape Town [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.capetown.travel/open-streets-cape-town/> [Consulté le 22 septembre 2022].

-
- Cosgrove, D.E. (1999). Airport/landscape. Dans *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*, Corner, J. (dir.). Princeton Architectural Press, New York, 221–232.
- Damon, J. (1996). La gare des sans-abris. Un miroir de la question sociale. *Annales de la recherche urbaine*, 71, 120–126.
- Divall, C., Revill, G. (2009). Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie. Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Guigueno, V., Flonneau, M. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 57–74.
- Douay, N., Prevot, M. (2014). Park(ing) Day : label international d'un activisme édulcoré ? *Environnement urbain/Urban Environment*, 8, 14–33.
- Fleury, A. (2007). Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Frétiigny, J.-B. (2011). Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion. *L'information géographique*, 75(4), 110–124.
- Frétiigny, J.-B. (2013). Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Thèse de doctorat, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Froment-Meurice, M., Fleury, A. (2016). Orchestrer la présence des musiciens dans le métro parisien. *Géographie et cultures*, 98, 113–134.
- Gaissad, L., Deschamps, C. (2007). Des sexualités dans l'espace public. *Espace populations sociétés*, 2(3), 357–369.
- Gibert-Flutre, M. (2019). *Les envers de la métropolisation. Les ruelles de Hô Chi Minh Ville, Vietnam*. CNRS Éditions, Paris.
- Gomes, P. (2017). La production de l'espace public à Lyon, Lisbonne et Louvain-la-Neuve : politiques, processus et prise en compte des usages. Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Créteil.
- Guenebeaud, C. (2017). Dans la frontière. Migrants et luttes des places dans la ville de Calais. Thèse de doctorat, Université de Lille 1, Lille.
- Huré, M. (2022). Mobilités partagées et régulations politiques. Essai sur les mutations de l'espace public. Dans *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*, Fleury, A., Frétiigny, J.-B., Kanellopoulou, D. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 27–41.
- Jain, A., Moraglio, M. (2014). Struggling for the Use of Urban Streets: Preliminary (Historical) Comparison Between European and Indian Cities. *International Journal of the Commons*, 8(2), 513–530.

-
- Jacquot, S., Morelle, M. (2020). Mécanique de rue en banlieue parisienne : centralité populaire et migrations. Dans *Le petit commerce dans la ville-monde*, Fleury, A., Delage, M., Endelstein, L., Dubucs, H., Weber, S. (dir.). L'œil d'or, Paris, 167–180.
- Lefrançois, D. (2014). *Le parking dans les grands ensembles*. Éditions de la Villette, Paris.
- Mameni, S. (2013). Car Flirting and Morality Cruising: Neurotic Gazes and Paranoid Glances in Contemporary Iranian Art. *Al-raïda*, 141/142, 27–38.
- Mangin, D., Panerai, P. (1999). *Projet urbain*. Éditions Parenthèses, Marseille.
- Mitchell, D., Staeheli, L.A. (2005). Clean and safe? Predevelopment, public space, and homelessness in downtown San Diego. Dans *The Politics of Public Space*, Low, S., Smith, N. (dir.). Routledge, New York, 143–175.
- Morange, M., Pilo', F., Spire, A. (2018). Experiencing regularisation in Accra, Cape Town and Rio de Janeiro. The actual right to the city, neoliberalisation and everyday life. *City*, 22(5/6), 685–702.
- Olagnier, P.-J. (2006). Les « nouvelles » pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les Home Zones : la variante anglaise des expériences de voirie partagée. *Flux*, 66/67(4), 39–49.
- Pascoe, D. (2001). *Airspaces*. Reaktion Books, Londres.
- Preston-Whyte, E. (1982). Segregation and interpersonal relationships: a case study of domestic service in Durban. Dans *Living under apartheid*, Smith D.M. (dir.). George Allen & Unwin, Londres, 164–182.
- Qian, J. (2020). Geographies of public space: Variegated publicness, variegated epistemologies. *Progress in Human Geography*, 44(1), 77–98.
- Reigner, H., Brenac, T., Hernandez, F. (2013). *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Presses universitaires de Rennes, Rennes.
- Rougé, L., Aragau, C. (2019). Appropriations, partages et fabrications de l'espace public. Vers un périurbain plus convivialiste ?. *Revue du MAUSS*, 54(2), 307–319.
- Royal, D., Roseman, S.R. (2021). Co-passenger and the gendering of a mobile ferry space. *Journal of Transport Geography*, 92 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103000>.
- Sadik-Khan, J., Solomonow, S. (2016). *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*. Viking, New York.
- Slow Ways (2021). Help create a national walking network [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://beta.slowways.org/> [Consulté le 12 juillet 2021].

-
- Trubina, E. (2020). Sidewalk fix, elite maneuvering and improvement sensibilities: The urban improvement campaign in Moscow. *Journal of Transport Geography*, 83 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102655>.
- TVK (2015). Dossier de presse, Parkway E40 Bruxelles [En ligne]. Disponible à l'adresse : http://cms.tvk.fr/site/assets/files/1997/tvk_dp_bruyellese40-fr-web-1-1.pdf [Consulté le 12 juillet 2021].
- TVK, TN+, Nivet S., Ville Ouverte, Fleury, A., Texier-Rideau, G., Ballan, É., OR, RR&A, Franck Boutté Consultants, Yes We Camp, Transamo (2019). *Places du Grand Paris, Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*. Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités, Paris.
- Valegeas, F. (2014). Concevoir et habiter un quartier dit durable : injonctions écologiques et dynamiques collectives à Beauregard (Rennes) et Les Brichères (Auxerre). Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Créteil.
- Valderrama Pineda, A.F., Vogel, N. (2014). Transitioning to a Low Carbon Society? The Case of Personal Transportation and Urban Form in Copenhagen: 1947 to the Present. *Transfers*, 4(2), 4–22.