



**HAL**  
open science

## Promouvoir la figure symbolique du piéton

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

Cynthia Ghorra-Gobin. Promouvoir la figure symbolique du piéton. INRETS, 2010, pp.83-91. halshs-00547210

**HAL Id: halshs-00547210**

**<https://shs.hal.science/halshs-00547210>**

Submitted on 5 Jul 2011

**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.

# Promouvoir la figure symbolique du piéton : conceptualiser les espaces publics

**Cynthia Ghorra-Gobin**

CNRS, 2, rue des Prêtres St Séverin, 75005 Paris, France  
implementation@orange.fr

**Résumé** – De récentes recherches soulignant les pratiques, les besoins et la vulnérabilité des piétons dans les villes participent au débat visant à réduire la circulation automobile et à réhabiliter la marche à pied tout en répondant à l'exigence de la mobilité indissociable de la dynamique économique ainsi que de la liberté de l'individu. Toutefois mieux connaître le piéton dans toute sa complexité ne peut suffire à modifier nos représentations habituelles et conventionnelles des modes de transports. En effet il s'avère impératif de prendre la mesure de la valeur symbolique de la figure du piéton dans la ville telle qu'elle a émergé dans l'histoire des villes – notamment celle des villes européennes – et de la revendiquer sur la scène politique. Aussi ce texte se propose de contribuer à la réflexion sur la durabilité urbaine –qui ne se réduit pas pour autant à une vision de ville pédestre- en mettant en évidence l'impératif d'une conceptualisation des espaces publics et de prise en compte des piétons à l'amont des projets urbains. Il s'agit en d'autres termes de rompre avec les méthodes de l'aménagement urbain héritées du XX<sup>e</sup> siècle ayant relégué le piéton et les espaces publics au simple statut de résidu du projet urbain, – en dehors bien entendu des quartiers historiques – et de démontrer qu'ensemble ils participent de l'attractivité territoriale.

**Mots-clés** : piéton, espaces publics, figure symbolique, aménagement urbain, attractivité territoriale

Réhabiliter le piéton et la marche à pied se présente désormais comme un objectif incontournable si l'on veut aller au-delà du slogan en faveur du 'partage de la voirie' qui pour le moment a facilité la croissance des deux-roues dans la circulation urbaine. L'objectif de durabilité ou encore de 'soutenabilité' urbaine (Ghorra-Gobin *et al.*, 2006) exige désormais d'accorder une place centrale au piéton tout en répondant à l'exigence de mobilité indissociable de la dynamique économique et de la liberté individuelle. D'où l'intérêt de récents travaux appréhendant de manière systématique les pratiques et besoins des piétons. Certains estiment toutefois que la portée de ce type d'approche est limitée pour modifier les représentations conventionnelles du piéton et des modes de transports encore associées aux notions de rapidité et d'efficacité et in fine pour

réhabiliter la marche à pied et lui donner un sens dans le parcours urbain. Ce texte se propose de mettre en évidence la mesure de la valeur symbolique de la figure du piéton et des espaces publics dans la ville en s'inscrivant dans la continuité de travaux ayant souligné leur émergence au cours de l'histoire, notamment de l'histoire des villes européennes (Benevolo 1992).

L'adoption d'une telle posture ne dissocie plus le piéton ou le piéton dans la foule de la configuration spatiale dans lequel il se meut, c'est à dire les espaces publics. Le binôme 'piéton' /'espaces publics' participe de l'inscription du devenir de l'urbain dans une perspective de développement durable, une vision qui ne se réduit pas pour autant à celle de « ville pédestre » puisqu'il est question d'associer la marche à pied à l'usage des transports en commun. D'où l'impératif d'un sérieux effort de conceptualisation des espaces publics et de leur prise en compte des piétons à l'amont de tout projet urbain afin d'éviter de les reléguer au simple statut de « résidu » de l'aménagement urbain, soit d'y penser une fois l'aménagement achevé. En effet tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, sous l'influence de l'urbanisme des réseaux techniques et de la théorie de l'architecture moderne, l'aménagement urbain a complètement négligé les espaces publics en tant que fondement du vivre-ensemble. Le sujet des espaces publics n'était abordé qu'une fois l'aménagement terminé, en dehors bien entendu des rues et places localisées dans des quartiers historiques répondant ainsi aux attentes de touristes et visiteurs en quête de dépaysement dans le temps et l'espace. Après avoir rappelé combien le piéton et les espaces publics participent de la pérennité de la ville -alors que celle-ci a fait face à de sérieuses mutations sociales, culturelles et économiques-, l'analyse insiste sur la rupture qui se produit au XX<sup>e</sup> siècle et plus particulièrement dans sa seconde moitié où l'exercice de planification spatiale se réduit à penser les réseaux reliant les différentes zones composant le tissu urbain (zones d'habitat et zones fonctionnelles concentrant emplois et loisirs). La conclusion propose de dépasser cette rupture épistémologique de l'aménagement urbain afin de réhabiliter le piéton tout en lui accordant une valeur symbolique dans les espaces publics et de ce fait dans le paysage urbain.

## **Le piéton, symbole de la pérennité de la ville**

Tout piéton circulant par définition dans un espace public urbain témoigne simultanément de la pérennité de la ville et de son devenir, bien plus que les bâtiments qualifiés d'anciens. En effet tout bâtiment de la ville est susceptible d'être détruit une fois que sa fonction principale (économique, sociale ou culturelle) ne correspond plus aux exigences du moment. Toutefois il peut ne pas être démoli si les acteurs en présence (publics et privés) s'organisent pour le faire figurer dans la catégorie « patrimoine historique » ou encore faire preuve d'invention pour en modifier l'affectation. Ainsi un bâtiment industriel ou encore un bâtiment utile lors de la phase du capitalisme industriel dont l'affectation est jugée peu importante par la suite, est susceptible de devenir « friches industrielles » si la pollution des sols et sédiments exige de lourdes interventions de remédiation. Il peut également être réhabilité pour y abriter un musée (quai d'Orsay), un centre culturel, un jardin public (parc Citroën à Paris) ou encore des logements (lofts). Dans les années 1960, les urbanistes utilisaient l'expression « rénovation urbaine » pour revendiquer la logique de la destruction se distinguant ainsi de

celle de la réhabilitation urbaine. Depuis une dizaine d'années, les aménageurs parlent de l'impératif d'un « renouvellement urbain » assurant « mixité fonctionnelle » et « mixité sociale » et favorisant une certaine densité du cadre bâti dans le but de réhabiliter le piéton et la marche à pied. Ces arguments se retrouvent aussi bien chez les tenants du *New Urbanism* – un courant architectural et urbanistique du monde anglo-américain – qu'auprès des concepteurs d'éco-quartiers (Ghorra-Gobin 2006).

Tout au long de l'histoire urbaine, la durée de vie d'un bâtiment pouvait être jugée limitée (pour des raisons diverses et variées) mais sa disparition entraînait rarement l'effacement du tracé viaire (et donc des espaces publics) assurant la pérennité de l'îlot ou d'un quartier, même si les fonctions n'étaient plus vraiment les mêmes. Cette représentation du tracé viaire et des espaces publics comme témoin privilégié de la pérennité ou encore de la durabilité des villes se vérifie dans de nombreux quartiers même si elle a été sérieusement mise à mal dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle au nom de l'efficacité. A Paris, tout habitant (y compris les touristes) sait que la rue St Jacques – dont le tracé commence sur la rive gauche de la Seine et traverse tout le 5<sup>e</sup> arrondissement – correspond au « cardo » romain, soit l'axe majeur (nord-sud) remontant ainsi à l'époque de la ville romaine. Aussi cette représentation des espaces publics assurant la continuité de la ville dans l'histoire ainsi que sa durabilité tout en ayant la fonction de support matériel de la marche à pied et du piéton, a disparu à l'heure du triomphe de l'urbanisme de réseaux et de l'architecture moderne. A partir des années 1860, Napoléon III et le préfet Haussmann ont été à l'origine de la destruction d'une grande partie de l'habitat médiéval pour équiper la ville d'un réseau d'infrastructures souterraines, pour imposer un nouveau tracé de voies afin de faciliter la circulation des personnes et des biens tout en se donnant les moyens d'y exercer un contrôle social. Mais ce travail gigantesque n'a pas eu pour effet de négliger le piéton qui en fait a été placé au centre de ce nouvel dispositif urbain. C'est en effet dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que les notions de rues et de boulevards commerçants s'inscrivent dans le tissu urbain tout en offrant une nouvelle esthétique urbaine s'inscrivant dans l'idéal de la perspective urbaine. La rupture avec l'idée d'un aménagement urbain prenant en compte le piéton a été brutale au milieu du XX<sup>e</sup> siècle – y compris dans une ville historique comme Paris – où le piéton en tant que figure centrale de l'aménagement urbain et du souci de la pérennité urbaine a disparu au profit d'une « nouvelle » stratégie urbaine. Cette dernière se proposant de retravailler et de refonder le parcellaire afin de disposer de vastes terrains pour y bâtir des bâtiments dits fonctionnels et y ériger (parfois aussi) des tours tout en facilitant la circulation automobile. A priori il était certes aisé d'imaginer que, compte tenu de l'avancée des techniques, on pouvait densifier le tissu urbain et ainsi répondre à la demande de logements ou encore de bureaux. Mais ce travail s'est opéré en dehors de toute référence à l'égard du piéton sauf quand il s'agissait d'assurer le cheminement de la voiture au bâtiment. Le principe fondateur de l'urbanisme, soit l'interface entre le bâtiment et la rue où circule le piéton a disparu de l'imaginaire aménageur.

Cette idée bien surprenante de la théorie moderne de l'architecture visant à séparer de manière systématique cheminements piétons et circulation automobile tout en intégrant la création de vastes zones de parking, a ainsi donné naissance

à l'urbanisme de dalle. Cette théorie aurait pu se limiter à influencer l'aménagement urbain dans des espaces suburbains et péri-urbains comme à la Défense (situé à l'ouest de la ville de Paris) mais elle a également marqué la ville traditionnelle. L'architecture de dalle qui se retrouve aussi à Paris (15<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements) intra-muros, a définitivement dévalorisé le piéton et la marche à pied. La dalle correspond à une vaste esplanade de béton où le piéton est soumis aux aléas naturels, comme la pluie, la neige, le vent et le soleil sans aucun aménagement susceptible de l'abriter quelques instants, comme peut le faire toute rue commerçante (sans pour autant avoir la configuration d'une rue à arcades). Aussi le piéton qui à partir de la Renaissance fut progressivement inclus dans le projet urbain jusqu'à y représenter la figure centrale, a tout simplement été relégué au rôle d'un individu contraint de se déplacer de son domicile, lieu de travail ou encore d'un équipement (culturel, social ou commercial) en empruntant un parking ou une zone de parking. Seule la dimension fonctionnelle du profil du piéton, soit le trajet à pied à l'écart des flux de voitures, a été prise en compte. On ne parle plus de « marche à pied » mais de « trajet à pied », ce qui indique le profond changement de sens conféré au piéton en tant que figure témoin de la pérennité de la ville.

Le souci d'une valorisation permanente des espaces publics -qui comme on vient de le dire a contribué à assurer la pérennité de la ville ou encore sa durabilité- n'est pas un phénomène naturel mais s'est progressivement construit parallèlement à l'affirmation et à l'émancipation d'une société (civile) s'affirmant dans le champ politique. La notion de centralité urbaine est certes associée aux trois pouvoirs en présence (politiques, religieux ou économiques) qui y ont édifié des bâtiments prestigieux mais elle a également intégré les notions de piéton et d'espace public, comme l'illustrent la construction du parvis de l'église et celle de la place « royale ». Dans une ville comme Paris, la fabrique des places a certes relevé de l'initiative royale dont l'ambition première était d'ériger une statue du roi symbolisant son pouvoir. Puis les événements historiques ayant marqué l'affranchissement de l'individu ou encore son émancipation du pouvoir royal ont entraîné la disparition de ces statues au profit d'une mise en scène de la société dans le paysage urbain. Le piéton ou encore la figure du piéton est indissociable de ces espaces publics qui sont le support matériel des interactions sociales dans l'anonymat et de la mise en scène de la société dans sa diversité sociale et culturelle. Le piéton et les espaces publics assurent ensemble la fonction symbolique du vivre-ensemble. En effet le jeu des interactions sociales se déroulant dans les espaces publics simule le jeu de l'égalité de tous, une image certes symbolique de la démocratie ou encore du pacte républicain mais hautement significative (de la Pradelle 2001).

## **Le piéton disparaît de la scène de l'aménagement urbain**

Rappeler la pertinence du piéton tout en l'inscrivant dans la pérennité urbaine autorise à mettre en évidence la rupture qui se produit au XX<sup>e</sup> siècle ainsi que son héritage dans les représentations et pratiques de l'aménagement urbain de ce début de siècle dans le but de bien cerner les enjeux de la recherche visant à réhabiliter le piéton et de la marche à pied. Octroyer un

simple statut de « résidu » aux espaces publics dans le cadre de l'aménagement urbain alors que ces derniers avaient fait l'objet d'une attention particulière et privilégiée au cours de l'histoire urbaine (notamment dans les villes européennes) n'est pas le fruit du hasard mais s'inscrit dans un souci de rationalité propre à l'heure du capitalisme industriel. Ce souci d'une certaine rationalisation de la forme urbaine comme de la mobilité associée à la vitesse relève en fait de la conjugaison de deux idéologies puissantes, l'une appartenant à l'architecture moderne et l'autre à la théorie des réseaux. Ces deux idéologies ont été défendues par des personnages charismatiques et ont été incarnées par deux documents qui ont servi de référence à la pensée aménagiste du siècle dernier. Il s'agit de la Charte d'Athènes et du rapport Buchanan. A ces deux documents qui ont marqué la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle s'ajoute la contribution magistrale du philosophe allemand Habermas.

Le premier document a fait l'objet d'un large débat dans le cadre du IV<sup>e</sup> Congrès des CIAM (Congrès international d'architecture moderne) qui en 1933 avait choisi de travailler sur la thématique de la ville fonctionnelle. Rédigé par l'architecte Le Corbusier, il fut publié en 1941 sous l'intitulé de Charte d'Athènes qui a posé les fondements de la notion de « zonage ». Tout aménagement urbain devait se limiter à prendre en compte quatre fonctions : les zones de vie, de travail, de loisirs et les infrastructures permettant de relier ces trois zones. Le tissu urbain fut alors perçu comme une simple juxtaposition de fonctions dont les relations devaient s'établir naturellement grâce à la circulation permise par les réseaux techniques. Le piéton, la marche à pied et les espaces publics étaient désormais jugés désuets en dehors peut-être du souci de sécurité accordé au piéton dans le trajet le menant de l'automobile à son domicile. Comme l'indique clairement l'architecte-urbaniste David Mangin, il n'est pas alors étonnant de faire le constat en ce début de XIX<sup>e</sup> siècle de l'avènement d'une « ville franchisée » dont chacune des quatre fonctions est désormais remplie par des acteurs spécifiques privilégiant chacun dans leur domaine, une rentabilité immédiate. Toute idée relevant de la complexité du tissu urbain, de la valeur symbolique du cadre bâti et des espaces publics, et de la référence au piéton et à la marche à pied ont ainsi été effacés de nos représentations de la ville.

A la suite de ce document magistral que représente la Charte d'Athènes, un deuxième rapport rédigé par un ingénieur spécialiste des réseaux conforte et renforce cette représentation de la ville en mettant l'accent cette fois-ci sur les déplacements et les transports et l'impératif d'une rapide adaptation de la ville à la circulation automobile. Ce rapport rédigé en 1963 par le professeur Sir Colin D. Buchanan à la demande du ministre des transports britanniques et intitulé, *Traffic in towns*, a convaincu tout aménageur et tout responsable politique de reconceptualiser et revoir la ville à partir du prisme de la voiture. Le spécialiste des réseaux proposait de repenser la ville à partir de la notion de fluidité tout en suggérant de préserver les îlots qualifiés d'historiques. Le rapport Buchanan publié vingt deux ans après la Charte d'Athènes a d'emblée été considéré comme le volet complémentaire au premier. Sa légitimité provenait de son ancrage dans l'idéologie prônant les notions de « réseau » et d'« infrastructure ». A la ville pensée en termes de zonage s'ajoute la conviction d'une ville désormais appartenant à l'âge de la voiture (*motor-age town*). Toutefois comme le souligne Sir Peter Hall (2004), Buchanan a pris la précaution d'indiquer que les villes

européennes n'étant pas identiques aux villes américaines, il fallait assurer la préservation des quartiers historiques susceptibles de s'inscrire dans la catégorie de patrimoine historique.

A ces deux rapports ayant été très rapidement reconnus comme les documents-phares de l'aménagement urbain, s'ajoute l'année de la publication du rapport Buchanan, l'ouvrage d'un éminent philosophe sur la question de l'espace public. Jürgen Habermas, le philosophe européen du XX<sup>e</sup> siècle, retraçait dans un brillant essai l'évolution des espaces publics dans les villes européennes en mettant notamment l'accent sur le déclin progressif de la matérialité des espaces publics au profit de l'avènement de l'espace médiatique. La pensée de Habermas telle qu'elle apparaît dans l'ouvrage de 1963 intitulé *L'espace public : archéologie de la publicité* s'avéra en fait moins nuancée que dans *La théorie de l'agir communicationnel* remontant au début des années 1980. Habermas, reconnu comme le théoricien de la communication, a analysé la construction historique d'un espace de discussion régi par le principe de la publicité s'opposant progressivement à la logique de la fonctionnalité de l'autorité publique dominée par le secret d'Etat. Il définit alors l'espace public, comme « un ensemble de personnes privées rassemblées pour discuter des questions d'intérêt commun ». Il reconnaît son avènement comme une spécificité majeure de l'Europe moderne en mesure de se doter d'espaces publics bourgeois et ainsi faire contrepoids au pouvoir absolutiste. Chacun reconnaît la contribution majeure du philosophe allemand qui réussit à concevoir et donner un sens à la notion de sphère publique pour la différencier de l'espace privé ainsi que d'un espace public entièrement régi par l'Etat central. Habermas a ainsi mis l'accent sur l'évolution des mentalités et plus particulièrement sur la dimension éthique de la communication, en raison de nos capacités à faire évoluer la démocratie délibérative. Toutefois en faisant le constat du rôle négligeable de la matérialité des espaces publics parallèlement à l'avènement de la démocratie délibérative, Habermas a complètement négligé la dimension symbolique du piéton et des espaces publics. Toute référence à la valeur symbolique du vivre ensemble est balayée de nos représentations : Habermas nie la matérialité des espaces publics pour mieux souligner l'émergence d'un espace médiatique autorisant la démocratie délibérative. L'œuvre d'Habermas a contribué avec la Charte d'Athènes et le rapport Buchanan à occulter la figure symbolique du piéton dans les espaces publics comme témoin éphémère et instantané de nos capacités à instaurer et construire le vivre-ensemble.

La convergence des points de vue de Le Corbusier, de Sir Buchanan et du philosophe Habermas bien que relevant chacun d'un domaine bien spécifique concourent à l'affaiblissement et la disparition du piéton et des espaces publics dans la pensée aménagiste. La figure du piéton s'efface au profit de la suprématie des réseaux. Seuls les débats concernant les quartiers dits historiques continuent d'intégrer les espaces publics mais ils ne sont là qu'au service de la patrimonialisation du cadre bâti. Quant aux rues, avenues et boulevards, ils sont instrumentalisés au profit d'une mobilité pensée en termes de vitesse et de ce fait centrée sur le véhicule automobile. Les piétons sont alors uniquement perçus sous l'angle accidentologique<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Pour illustrer l'ensemble du propos de cette seconde partie, consulter le dossier du *Le Monde* 2, du 8 mars 2008, intitulé « Le Paris auquel on a échappé : 1959-1974 », 53-61.

Cette sérieuse négligence de l'aménagement urbain (sous la houlette des autorités publiques) à l'égard des espaces publics a facilité l'entrée de nouveaux acteurs (relevant le plus souvent de la promotion immobilière privée) qui ont rapidement cerné l'intérêt d'une réappropriation des espaces publics dans une logique purement marchande. De nombreux travaux qui ont ainsi pris pour objet d'études les centres commerciaux, les parcs à thèmes et plus récemment les centres résidentiels fermés (*gated communities*), ont mis en évidence l'avènement de ces 'espaces privés ouverts au public'. Toutefois rares sont les études qui ont suffisamment souligné la rupture de sens qui s'établit entre l'image du piéton inscrit dans la logique d'une société de consommation et la valeur symbolique de la présence du piéton dans les espaces publics de la ville.

## **Conclusion : dépasser la rupture épistémologique**

Ce rappel de la rupture dans la pensée aménagiste de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle par rapport aux pratiques antérieures concernant notamment le piéton et les espaces publics avait pour objectif de souligner l'ampleur de la tâche qui nous revient pour réintroduire le piéton dans nos représentations de la ville et réhabiliter la marche à pied. Il ne s'agit pas de revendiquer au 21<sup>e</sup> siècle la production d'espaces publics à l'image de ceux produits au cours de l'histoire mais de rappeler la valeur symbolique du piéton dans les espaces publics. L'analyse a privilégié l'hypothèse d'une réhabilitation du piéton et de la marche à pied associée à la revalorisation des espaces publics. Les interactions symboliques entre piétons se déroulant dans l'anonymat, l'instantané et l'éphémère ainsi que la mise en scène de la société dans sa diversité sociale et culturelle représentent au quotidien l'image symbolique du vivre ensemble. Les espaces publics définis comme des espaces accessibles à tous ne sont pas des lieux de sociabilité et de fabrication du lien social, ils véhiculent en revanche le symbole du vivre-ensemble et in fine du pacte républicain.

Aussi réhabiliter le piéton et la marche à pied dans l'environnement urbain en s'inscrivant dans une perspective de développement durable et dans le but de mettre fin à une vision de la mobilité centrée principalement sur la voiture automobile (pour ne pas parler de monopole), exige tout compte fait de revaloriser la figure du piéton dans les espaces publics. Ce travail devrait autoriser l'aménagement urbain à mettre au centre de sa pensée le piéton tout comme les espaces publics et de ne plus se limiter à les penser comme de simples résidus. Ce qui en pratique signifie revoir les prescriptions de l'urbanisme réglementaire ( PLU) tout comme celles du Plan de déplacement urbain (PDU) ou encore du Plan-Climat en s'inscrivant dans une démarche similaire à celle initiée à l'occasion du code de la rue. La procédure du permis de construire devrait être revue de manière à ce que les élus locaux (responsables de l'aménagement urbain) accordent une attention particulière au dessin des façades des bâtiments (publics ou privés) notamment au niveau de la rue et des deux premiers étages. Les trois premiers niveaux de la façade d'un bâtiment ne peuvent plus être perçus comme un élément relevant du geste de l'architecte mais comme un élément également constitutif des espaces publics. Ce point de vue qui consiste à dire que la façade à l'échelle du piéton

relève des espaces publics est déjà adopté par certains élus locaux soucieux de lutter contre les tags. Ne pourrait-il pas être étendu à la construction de tout nouveau bâtiment ? Les acteurs de la ville peuvent en effet revoir les documents d'urbanisme et s'appuyer sur un eux pour dépasser la rupture épistémologique du XX<sup>e</sup> siècle et ainsi réhabiliter le piéton et la marche à pied. Ce travail s'inscrit dans l'objectif visant à revisiter nos représentations de la mobilité et penser la ville durable.

## Références

- Benevolo, L. (1992), *Les villes dans l'histoire européenne*, Seuil.
- Berque, A., Ph. Bonnin & C. Ghorra-Gobin (dir.) (2006), *La ville insoutenable*, Belin.
- Ghorra-Gobin, C. (dir.) (2001), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris l'Harmattan.
- Ghorra-Gobin, C. (2001), « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour*, vol. 76 N°1, 5-11.
- Ghorra-Gobin, C. (2009), « La rue, la façade et l'architecte », *Le Débat*, Mai, 30-35.
- Habermas, J. (1963), *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*.
- Habermas, J. (1981), *La théorie de l'agir communicationnel*, Seuil.
- Haussermann, H. (2006), « La grande ville sûre ? Pour une politique de l'espace public », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°95, 121-125.
- (Sir) Hall, P. (2004), « The Buchanan report: 40 years on », *Transport ICE*, vol. 157.
- Lavadinho, S. & Y. Winquin, "Du marcheur urbain", *Urbanisme* N°359, mars-avril 2008, 44-49.
- Mangin, D. (2004), *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Editions de la Villette.
- Pradelle (de la), M. (2001), «Espaces publics, espaces marchands : du marché forain au centre commercial », in *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, 2001, 181-191.
- Vallat, C., (2008) (dir.), *La pérennité urbaine*, Paris, L'Harmattan.