



HAL
open science

Distinguer la réinvention des espaces publics urbains (EPU) de la question du différentiel de vitesse: un impératif pour valoriser la marche à pied

Cynthia Ghorra-Gobin

► To cite this version:

Cynthia Ghorra-Gobin. Distinguer la réinvention des espaces publics urbains (EPU) de la question du différentiel de vitesse: un impératif pour valoriser la marche à pied. 3e colloque francophone international du Geri copie, Oct 2011, Salon de Provence, France. pp.149-158. halshs-00845784

HAL Id: halshs-00845784

<https://shs.hal.science/halshs-00845784>

Submitted on 17 Jul 2013

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.

Distinguer la réinvention des espaces publics urbains (EPU) de la question du différentiel de vitesse : un impératif pour valoriser la marche à pied

Cynthia Ghorra-Gobin

CNRS, Laboratoire CREDA, UMR 7227, université Paris III Sorbonne Nouvelle
Institut d'études politiques
2 rue des Prêtres St Séverin, 75005 Paris, France
implementation@orange.fr

Résumé – Favoriser les modes de déplacements doux et plus particulièrement le déplacement piéton exige de mener deux actions conjointes : réduire l'exposition au risque du piéton et réinventer le sens des espaces publics urbains (EPU). La première revient à intégrer la question du différentiel de vitesse entre l'utilisateur motorisé, le cycliste et l'utilisateur des transports en commun. Elle exige également la vigilance du piéton. La seconde action consiste à offrir un environnement facilitant « l'interaction » entre individus, un processus complexe puisqu'il s'agit d'aboutir dans l'instantané à une négociation entre intérêts a priori divergents et ce dans un contexte caractérisé par l'anonymat. L'interaction négociation revêt plus qu'une simple dimension psychologique puisqu'elle participe de l'apprentissage de l'altérité et de la reconnaissance de la dimension politique de la scène où elle se déroule. Aussi, valoriser la marche à pied exige d'établir une distinction entre (1) la gestion des flux de piétons et (2) la conceptualisation des espaces publics urbains (EPU) en vue de faciliter leur partage sur le mode éphémère. Toute action en faveur du déplacement piéton inclut une réflexion sur la réinvention du sens politique des EPU.

Mots clés : marche à pied, espaces publics urbains (EPU), interaction, altérité, sens politique.

Réintroduire sur le mode explicite des actions et programmes visant à relancer les modes de déplacements doux en ville afin de réduire les effets négatifs de la circulation motorisée sur le quotidien des citoyens – qu'ils soient habitants ou visiteurs – est loin d'être aisé pour de multiples raisons. Les modes de déplacements doux ont la particularité d'intégrer le principe de la

marche à pied ce qui, dans un premier temps, suppose de prendre en compte le différentiel de vitesse entre l'utilisateur motorisé, l'utilisateur en bicyclette et l'utilisateur des transports en commun afin de réduire autant que possible l'exposition au risque du piéton. La réduction du risque suppose également une certaine forme de vigilance de la part du piéton acquise au cours d'un apprentissage formel ou informel. Cependant, le recours aux normes techniques afin que les espaces mettant en contact l'utilisateur du transport en commun (le piéton) avec l'automobiliste et le cycliste (catégorie différente de celle du piéton même si le cycliste peut être par moment un piéton) offrent le minimum d'exposition au risque du piéton est loin d'être suffisant. Il revient également de prendre en compte l'interaction entre les utilisateurs relevant du même mode ou de modes différentes, c'est-à-dire un automobiliste face à un cycliste, un cycliste face à un piéton ou deux cyclistes entre eux. Cette interaction est complexe pour deux raisons. Elle doit en effet aboutir à une négociation équitable prenant en compte les intérêts de l'un et de l'autre ou des uns et des autres et elle se déroule par ailleurs dans un contexte caractérisé par l'anonymat. La négociation revêt plus qu'une simple dimension psychologique, elle s'effectue sur le mode instantané et exige des qualités intrinsèques à l'environnement immédiat. Imaginer cette scène ne peut en aucun cas se réduire à un programme faisant référence à l'installation d'un mobilier urbain (souvent dispendieux), à l'implantation de simples œuvres d'art ou encore au recours systématique à des spécialistes du design urbain mais renvoie à la dimension politique des espaces publics urbains (EPU) et à l'émergence de la figure du piéton. C'est l'hypothèse centrale de la présentation qui se veut une contribution aux échanges et débats autour des facteurs de qualité et de sécurité visant à accorder toute sa place au piéton dans la conception et l'organisation des systèmes de transports.

L'analyse part du principe que la réintroduction de la marche à pied comme mode de transports doux susceptible d'assurer la reconquête des villes dans une perspective de durabilité doit nécessairement conduire à une réflexion sur le sens à donner aux EPU et ainsi de reconnaître qu'ils revêtent une importance majeure dans l'interaction entre utilisateurs. Aussi la première partie discute du statut des représentations liées aux espaces publics urbains (EPU) dans l'aménagement urbain fortement marquées par l'héritage du XX^e siècle et l'intérêt limité accordé au piéton en dehors du souci de patrimonialisation des quartiers dits historiques. La deuxième partie revendique une prise en compte explicite de la notion « d'interaction » dans l'anonymat et de la complexité du processus devant conduire à une négociation sur le mode quasi-instantané en vue du partage de ces EPU et ainsi de reconnaître la dimension politique des EPU. La troisième partie argumente l'intérêt d'une différenciation conceptuelle entre (1) l'opération qui consiste à gérer des flux et (2) celle qui consiste à imaginer les EPU comme lieu privilégié de l'interaction et de l'apprentissage de l'altérité tout en plaidant pour l'intégration explicite de ces derniers dans l'aménagement urbain. La conclusion insiste pour inclure dans la réflexion sur la marche à pied et la réintroduction de modes doux dans la ville non seulement les attentes fonctionnelles du piéton mais également la scène afin de faire émerger la figure du piéton. L'analyse prend en compte les

observations menées sur les pratiques sociales dans les espaces des transports mais privilégie ici un point de vue normatif s'appuyant principalement sur le corpus relatif aux EPU. Ce choix se justifie dans la mesure où l'hypothèse d'une valorisation de la marche à pied indissociable de la réinvention du sens politique des EPU a été privilégiée.

Le statut des EPU et l'aménagement urbain : un regard centré sur le souci de patrimonialisation

Il ne s'agit pas de reprendre l'ensemble des arguments présentés lors du 2^e colloque COPIE en 2009 (Granié & Auberlet, 2010) concernant le statut de « résidu » accordé par les pratiques de l'aménagement urbain aux EPU tout au long du XX^e siècle mais surtout de souligner combien le principe de la patrimonialisation a dominé les débats et les pratiques sur les EPU. Ce qui explique en grande partie les difficultés auxquelles les décideurs, les aménageurs et les chercheurs sont aujourd'hui confrontés. Les principes de l'aménagement urbain du siècle dernier sont explicitement présentés dans deux ouvrages servant en quelque sorte de référence majeure : la Charte d'Athènes et le rapport Buchanan. Dans cette vision fonctionnelle de la ville censée répondre aux exigences de l'urbanisation et de l'industrialisation, les réseaux techniques ont occupé une place privilégiée aussi bien dans l'urbanisme opérationnel que dans la recherche. La Charte d'Athènes dans un premier temps puis le rapport Buchanan témoignent des exigences du capitalisme industriel où les réseaux techniques occupent une place privilégiée aussi bien dans l'urbanisme opérationnel que dans l'urbanisme de projet ou encore la recherche. La Charte et le rapport ont facilité cet assemblage peu aisé (il faut le reconnaître) entre d'une part, la logique technique liée aux réseaux et d'autre part, la question de l'habitat et du logement pour tous. Parmi les nombreux ouvrages ayant analysé conceptions et réalisations d'architectes se réclamant de la théorie moderne et des ingénieurs ayant œuvré pour accorder une place centrale à la question des réseaux dans l'aménagement urbain, retenons les travaux de l'historien Leonardo Benevolo et de l'architecte-urbaniste David Mangin. Ces deux auteurs ont exprimé avec clarté et sans ambiguïté la rupture que représente l'aménagement urbain du XX^e siècle en raison notamment de son attrait pour le zonage soit la spécialisation des espaces urbains et les réseaux techniques autorisant une circulation aisée entre ces espaces monofonctionnels susceptibles de s'étendre sans limite.

L'aménagement urbain à l'initiative de l'État (et plus tard des collectivités locales comme les municipalités) se présente donc comme une opération visant à assembler sur un mode astucieux réseaux et forme urbaine, au travers notamment de l'îlot. Les réseaux furent un moyen pour l'État d'affirmer sa présence et sa puissance dans le quotidien des habitants au travers de l'aménagement urbain en même temps que celui-ci se faisait le promoteur du logement social et autorisait les ménages aux faibles revenus d'entrer dans le marché immobilier et d'avoir accès à des logements modernes dotés du confort tout en devenant propriétaire d'une voiture individuelle. Il revenait alors aux

acteurs du marché immobilier de repérer au sein de cette effervescence urbaine placée sous l'égide de la puissance publique, les terrains susceptibles de se prêter à leurs opérations tout en se conformant aux directives des plans d'occupation des sols (POS) devenus plus tard des plans locaux d'urbanisme (PLU). Décideurs et professionnels s'accordaient sur la référence inébranlable aux principes de la Charte d'Athènes et plus tard du rapport Buchanan qui représentaient en quelque sorte les éléments formels d'un capitalisme bien encadré par l'État renvoyant également à l'image d'un État-Providence. Ce contexte qui s'est caractérisé par un intérêt limité porté aux EPU, en dehors bien entendu du risque accidentologique s'est avéré être en rupture avec les pratiques antérieures de l'aménagement urbain, y compris celles du XIX^e siècle.

L'époque de Napoléon III et d'Hausmann a certes inauguré l'ère des réseaux mais la pensée technique n'avait pas pour autant entamé son divorce avec la ville. En effet, l'intégration des réseaux techniques dans la ville – autorisant croissance démographique, développement économique et amélioration des conditions de vie des populations – coïncidait encore avec le souci du tracé des rues, boulevards, avenues, places et autres espaces de la circulation. En d'autres termes, la puissance publique incarnée alors par l'État était non seulement présente au travers des réseaux, elle se donnait à voir au travers des EPU qu'elle dessinait. On était dans la continuité d'une pensée aménagiste se préoccupant de la mise en scène des pouvoirs et on se proposait également de contribuer à l'émergence d'une vie publique dans un cadre de qualité. Ce rappel des principes antérieurs de l'aménagement ne signifie pas pour autant qu'aucune action publique n'ait été engagée ou qu'aucune réflexion n'ait été menée sur les EPU au cours du XX^e siècle. Le piéton fut pris en compte (1) dans le cadre des opérations de type « urbanisme de dalle » où il s'est retrouvé à l'écart des autres modes de transports et (2) dans les quartiers historiques où la circulation automobile fut sérieusement réduite. Comme l'indiquait explicitement le rapport Buchanan, les villes européennes contrairement aux villes du 'nouveau' monde disposaient d'un capital historique qu'il revenait de protéger. Des lois ont été prévues pour les préserver. Il ne s'agissait plus d'une action visant à maintenir les monuments historiques en tant que tels mais de les inclure dans un îlot ou un ensemble spatial en délimitant un périmètre prenant en compte le réseau viaire existant et d'une certaine manière les EPU. De nombreux travaux menés sur différentes villes européennes confirment la qualité des opérations de sauvegarde de quartiers historiques plébiscitées par des foules de visiteurs et de touristes venus d'un peu partout. Certains indiquent même la qualité exceptionnelle du cadre de vie pour les habitants ayant les moyens d'y résider ou de continuer à résider (en raison de la hausse des valeurs mobilières et foncières) en dépit de quelques contraintes, comme le difficile accès à la voiture ou l'impact négatif de l'attractivité touristique du lieu.

Les EPU n'ont donc pas été complètement absents de l'aménagement urbain au cours du XX^e siècle mais ils ont été inclus dans l'impératif de patrimonialisation des quartiers dits historiques. Il s'agissait de préserver

bâtiments et tracés viaires les mettant en scène tout en autorisant le cheminement du piéton et en réduisant la circulation automobile. Contrairement aux créations ex-nihilo, l'aménagement urbain dans les quartiers historiques n'a pas dissocié la qualité esthétique de la façade du bâtiment ou du monument de la qualité des EPU – un constat ne se vérifiant pas dans les quartiers récents – mais il n'a pas entraîné de réflexion majeure sur les piétons, leurs besoins ou encore l'interaction entre les usagers. Le piéton n'est pas vraiment au centre des préoccupations de l'aménagement ; il est instrumentalisé au profit de la patrimonialisation du cadre urbain (Ghorra-Gobin, 2010a).

Réinvestir les EPU comme condition pour assurer le jeu de l'égalité dans l'interaction entre usagers

En ce début de siècle, on peut certes attester du regain d'attention à l'égard des EPU aussi bien de la part des professionnels, des décideurs que de la recherche urbaine. Les revues d'architecture et d'aménagement et d'urbanisme présentent des opérations marquées par un soin particulier conféré aux EPU. Certains à la suite de Christopher B. Leinberger⁹ évoquent ainsi l'avènement du "walkable urbanism" soit d'un urbanisme pensé pour la marche à pied et valorisant la mixité fonctionnelle et disqualifient l'urbanisme centré autour de la voiture. Il s'agit alors d'assurer la transition entre le "drivable suburbanism" et le "walkable urbanism" au travers du mot "walkability" pensé ici comme un outil pour réinvestir la ville et la redynamiser (Leinberger, 2007). Ce discours est à présent tenu aussi bien par les professionnels de l'aménagement urbain et de l'immobilier que des associations d'habitants et s'inspire du New Urbanism de la fin des années 1990. Le New Urbanism s'est alors présenté comme un nouveau courant de l'aménagement urbain en faveur de la densité et de la qualité des espaces publics tout en prônant un discours en faveur du piéton, de la marche à pied et de l'échelle humaine (Ghorra-Gobin, 2006, 2010b). Il concerne aussi bien les nouveaux lotissements situés en milieu suburbain et périurbain que les opérations de rénovation immobilière dans les centres anciens. Le piéton s'avère également au centre des préoccupations des défenseurs de l'urbanisme durable et de l'urbanisme écologique (Farr, 2007 ; Mostavi & Doherty, 2010) prônant la réintroduction de la nature et des écosystèmes naturels en milieu urbain. Il est alors question des EPU et de leur aménagement comme outil en vue d'un développement urbain durable.

Ce regain d'intérêt pour les EPU est étroitement lié à la volonté de réintroduire la marche à pied dans la ville à l'heure où les citoyens (habitants et visiteurs) sont conscients des impacts négatifs de la pollution (air) et des sérieux embarras de circulation automobile. Les opérations de type Vélo Lib ou Vélo Love en France et dans les villes européennes notamment témoignent de cet enthousiasme pour des modes doux de transports ainsi que la clairvoyance de décideurs ayant entraîné dans cette initiative des entreprises privées assurant la publicité dans les espaces de la ville. En France de nombreuses

⁹ Voir le site <<http://cleinberger.com>>

villes ont instauré le principe des zones 30 et réaménagé des zones piétonnes (rues et places) afin de calmer la circulation automobile et redonner sa place au piéton, deux actions visant également à assurer l'attractivité urbaine. La ville de Lyon ainsi que les municipalités composant la métropole ont même choisi d'assurer une certaine homogénéité dans la configuration des EPU afin de refléter l'image d'une ville centrale travaillant en symbiose avec son hinterland. Les sciences sociales commencent également à valoriser la marche à pied en faisant référence au « flâneur » de Walter Benjamin, à « l'étranger » de George Simmel, au « passant » d'Isaac Joseph et au « badaud » de Samuel Bordreuil (Paquot, 2004 ; Thomas, 2007)¹⁰. La dimension sensorielle de la marche à pied tout comme les compétences motrices sont régulièrement mises en évidence. Les sens comme la vue, l'ouïe, les dimensions tactiles sont convoquées pour étudier les codes d'appropriation de la ville dont la marche à pied constituerait en quelque sorte la quintessence. La mobilité urbaine conduit ainsi à prendre en compte l'ambiance des lieux. Des sociologues et anthropologues vont jusqu'à ne plus dissocier le marcheur des accessoires contemporains (téléphone portable, baladeur, vêtement) et pensent qu'ensemble, ils contribuent à l'émergence de « l'acteur urbain » (Lavadinho et Winkin, 2006). Le piéton investi des technologies innovantes devient ainsi un acteur dont il convient de saisir le potentiel dans les opérations d'aménagement urbain et d'introduction des modes doux de déplacements dans la ville.

L'analyse menée ici prend en compte l'avancée de la réflexion parmi les professionnels de l'immobilier et de l'aménagement urbain, les chercheurs et les experts des transports mais se propose d'aller plus loin en privilégiant l'hypothèse d'une réinvention du sens des EPU comme condition indispensable pour permettre à l'interaction instantanée entre individus de se dérouler dans les meilleures conditions. La réinvention des EPU ne se limite pas à un exercice de design urbain susceptible d'intégrer par exemple une dimension ludique ou encore artistique. Elle exige d'y insuffler une dimension politique. En d'autres termes, un slogan de type "*shared space*"¹¹ s'avère certes intéressant puisqu'il est question de partage des EPU mais il s'avère limité et peu efficace à moyen terme si les questions de l'apprentissage de l'altérité et du référentiel politique ne sont pas simultanément prises en compte. L'hypothèse de la réinvention politique des EPU repose en effet sur le constat d'un sérieux désarroi ou encore d'une perte de repères du piéton et du citoyen face à la multiplicité des EPU qu'il/elle fréquente et de la pluralité des publics rencontrés. Tout citoyen ou tout piéton fait la différence entre les EPU relevant du domaine public et les EPOP les espaces privés ouverts au public (mall, centre commercial, parc à thème, ...). Il/elle s'adapte aisément aux codes en vigueur dans les EPOP qui se veulent des lieux par excellence de la mise en scène de la société de consommation globale à laquelle il est aisé de s'identifier.

¹⁰ Il n'est pas paru nécessaire de reprendre ici l'analyse des travaux de ces différents auteurs dans la mesure où elle constitue l'élément central de la réflexion menée notamment par Rachel Thomas.

¹¹ Voir le site www.shared-space.org. Ce mouvement qui réunit des professionnels intègre une réflexion philosophique centrée sur l'individu mais ne prend pas en compte la dimension politique des EPU.

Toutefois, l'usager a du mal à repérer ce qui fait la spécificité des EPU, outre bien entendu le simple statut de propriété. Or relever du domaine public n'est pas une condition suffisante pour être qualifié d'« espaces publics urbains ». Ne peuvent être qualifiés d'EPU que les espaces où se joue la scène de l'égalité entre individus indépendamment de leur appartenance sociale, de leurs expressions identitaires ou de leurs multiples affiliations culturelles (Ghorra-Gobin, 2001). Ce jeu se déroule sur le mode éphémère et dans l'instant et il reflète sur le mode symbolique le « vivre ensemble ». Comme la puissance publique s'est principalement affirmée au cours du XX^e siècle au travers de la construction de réseaux techniques autorisant circulation et vitesse et dans une certaine mesure au travers de la patrimonialisation des EPU, il revient de les réinventer ou plus exactement de réinventer le sens et la dimension politiques afin que l'expérience de l'altérité dans l'instantané et l'éphémère se déroule dans les meilleures conditions. Or, force est de constater que les EPU s'avèrent de moins en moins des espaces de la mise en scène de l'autorité facilitant et permettant en quelque sorte ce jeu de l'égalité de se dérouler. Relever du domaine public n'est plus une référence suffisante pour susciter un comportement empreint de civilité et d'urbanité de la part du piéton et le prête encore moins à faire de l'interaction dans l'anonymat avec des individus autres un processus de négociation prenant en compte les intérêts des uns et des autres.

En d'autres termes, il faut trouver le moyen de donner à voir dans les EPU la nouvelle entité politique émergente reflétant cette alliance entre l'État et ce 'nouveau' territoire métropolitain que représente l'intercommunalité.

Dissocier les impératifs liés à la gestion des flux des impératifs liés à la revalorisation des EPU

Les opérations de la dernière décennie en faveur des transports en commun reposent sur un travail de qualité ayant principalement trait à la gestion des flux de personnes. Tout voyageur qui emprunte métros et bus a désormais une idée précise du temps de l'attente mais cela n'entraîne pas pour autant une valorisation des espaces traversés par ces flux de piétons. De sérieux efforts ont été également menés pour assurer des liaisons ferroviaires rapides et de qualité entre villes. Lyon et Lille furent parmi les premières villes à être reliées à Paris par le TGV, ce qui a permis et permet à de nombreux acteurs économiques de se déplacer sans perdre de temps ou encore en l'optimisant grâce à certains dispositifs permettant de travailler sur son ordinateur ou encore de prendre le temps d'un repas. Force est de constater que cette prouesse technique – réduire le temps de transports dans des conditions de confort agréables – s'est principalement traduite par la mise au point de techniques assurant la gestion des flux et la quête d'une certaine fluidité sans aucune réflexion sur le rapport entre le piéton et les EPU. D'où le sentiment de se retrouver un peu « nulle part » pour le voyageur qui se retrouve dans le hall d'entrée de la gare ou juste à la sortie de la gare, soit à partir du moment où il/elle n'est plus préoccupé(e) par la surveillance d'un cadran électronique pour

par l'achat d'un quotidien ou d'un sandwich. Prendre en compte le piéton dans les lieux de transports ou dans les dispositifs de l'aménagement urbain ne peut en aucun cas se limiter à la gestion de flux parallèlement à une offre de services même si ces deux objectifs sont nécessaires et incontournables. Il revient ainsi d'envisager autre chose que la simple optimisation des flux et se donner les moyens conceptuels d'améliorer le confort du piéton en intégrant d'autres dimensions.

Réfléchir à l'amélioration des conditions pour favoriser la marche à pied et répondre aux attentes du piéton ne signifie pas non plus se lancer dans l'implantation d'un mobilier urbain dispendieux, dans l'aménagement d'un cadre sophistiqué faisant appel à des architectes de renommée mondiale (stars) et/ou incluant de manière impérative des œuvres d'artistes renommés ou l'invention d'une série d'activités ludiques et marchandes pour répondre aux attentes du piéton / consommateur de tout âge. Améliorer le confort du piéton afin de lui permettre de négocier son chemin ou son cheminement dans les meilleures conditions tout en ayant le sentiment de partage des EPU avec les autres suppose en fait d'insuffler une dimension politique à ces EPU. En d'autres termes, le piéton qu'il soit visiteur, citoyen ou touriste et qui se prête à ce jeu de l'égalité entre individus ou encore cette expérience de l'altérité, doit être en mesure de percevoir la figure de l'autorité publique garante de l'interaction / négociation avec les autres. Cette réinvention du sens politique des EPU peut certainement avoir recours aux technologies de la communication qui participent de ce nouveau siècle mais elle ne peut en aucun cas se situer dans la perspective d'une simple optimisation du savoir-faire des experts des transports ou de l'aménagement urbain. Le choix du terme « réinvention » n'est pas neutre et exige un sérieux travail d'imagination à l'heure où décideurs, experts, professionnels et chercheurs s'accordent à dire que la ville ou le territoire métropolitain doit se comprendre comme un espace valorisant diversité sociale et pluralisme des expressions culturelles.

Conclusion : Faire émerger la « figure du piéton » à l'heure de l'urbain

Mener une réflexion globale sur le piéton en vue de faciliter la réintroduction des modes doux de transports ne peut se limiter au 'seul' piéton et à la seule prise en compte de ses besoins en tant qu'utilisateur ou que consommateur. Cette réflexion exige en fait de ne plus dissocier le piéton des EPU en raison de l'importance que revêt toute interaction / négociation entre piétons ou entre usagers pour partager ces EPU sur le mode éphémère. Ce cheminement conceptuel est peu aisé en raison du faible intérêt au cours du XX^e siècle de la pensée aménagiste pour cette question. Par ailleurs, le regain d'intérêt pour un aménagement urbain prenant en compte le piéton que l'on peut observer en ce début de XXI^e siècle présente quelques ambiguïtés dans la mesure où le piéton semble plus appréhendé sous l'angle d'utilisateur ou de consommateur de nouvelles technologies et de ludique que comme un individu soumis en permanence à l'exercice de l'altérité. La quête du ludique représente certes le

vecteur central de l'aménagement des EPOP (espaces privés ouverts au public comme les centres commerciaux et les parcs à thèmes) mais il n'est pas certain qu'elle puisse s'avérer efficace pour les EPU. D'où l'idée de la ré-émergence de la « figure du piéton ».

L'expression « figure du piéton » n'est pas vraiment synonyme du mot piéton. Ce dernier est en effet relativement bien étudié par les sciences sociales ayant mis en évidence les capacités de l'individu à se mouvoir et à utiliser ses compétences (Amphoux, 2004 ; Joseph, 1999) tout en analysant avec finesse la question de la motricité en relation avec la notion d'ambiance (Augoyard, 1979). Faire émerger la figure du piéton renvoie au nécessaire réinvestissement des EPU par l'aménagement urbain et indique également l'impératif de la réinvention du sens politique comme référent indispensable de la conduite de « l'interaction ». Tout piéton sait de manière implicite qu'il lui revient de faire face en permanence à une rencontre et certainement une interaction sur le mode instantané et éphémère avec l'autre afin de négocier sa présence dans le but de partager l'EPU. Pour que ce processus se déroule dans les meilleures conditions, il lui revient d'avoir une idée précise du garant de « l'interaction » ou encore de l'autorité publique référente. La présence de caméras dans les EPU pas plus que l'optimisation dans la gestion des flux ne peuvent se substituer à la réinvention du sens politique des EPU. À l'heure où le territoire de la ville ne se limite plus à une seule municipalité pour inclure plusieurs et à l'heure où l'État forge son alliance avec le local au travers de l'intercommunalité, il importe d'imaginer les modalités permettant de donner à voir cette entité politique émergente.

Favoriser la réintroduction de modes doux dans la ville en valorisant notamment la marche à pied exige de faire une distinction (théorique et pratique) entre la gestion du différentiel de vitesse des flux caractérisés par les différents modes et la scène où se déroule l'interaction entre les usagers et notamment les piétons. Ce qui signifie inclure dans la réflexion la réinvention de la dimension politique des EPU et probablement avoir recours à l'imagination pour donner à voir l'entité politique émergente que représente l'intercommunalité.

Bibliographie

- Amphoux, P. (2004). Marcher en ville. *Les Annales de la recherche urbaine* N° 97, 137-140.
- Augoyard, J.-F. (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Seuil.
- Benevolo, L. (1992). *Les villes dans l'histoire européenne*. Paris, Seuil.
- Bordreuil, J.-S. (2005). Culture, attentions visuelles et mobilités. In Allemand, S., Ascher, Fr., Levy, J. (dir), *Le sens du mouvement*. Paris, Belin, 207-215.
- Farr, D. (2008). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New-York, John Wiley & Sons Inc.

- Granié, M.-A., Auberlet, J.-M (dir.) (2010). Le piéton : Nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche, Actes du 2^e colloque francophone de la plate-forme intégratrice COPIE, novembre 2009. Bron, Les Collections de l'INRETS.
- Ghorra-Gobin, C. (dir.) (2001). Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale. Paris, L'Harmattan.
- Ghorra-Gobin, C. (2006). La théorie du 'New Urbanism' : Perspectives & enjeux. Paris, Ministère de l'Équipement (Centre de Documentation de l'Urbanisme).
- Ghorra-Gobin, C. (2010a). Promouvoir la figure symbolique du piéton : conceptualiser les espaces publics, in Granié, M.-A et Auberlet, J.-M (dir.), Le piéton : Nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche, Paris, Colloque INRETS, 83-91.
- Ghorra-Gobin, C. (2010b). Réformer la Suburbia : un éclairage sur le débat américain prônant la densité. Urbanisme N° 370, 33-39.
- Joseph, I. (1998). La ville sans qualités. Paris, l'Aube.
- Lavadinho, S. & Winkin, Y. (2006). Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement. Médiations & Informations N° 22.
- Leinberger, Ch. B. (2007). The option of urbanism: Investing in a new American dream. Washington DC, Island press.
- Mangin, D. (2004). La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine. Paris, Edition de la Villette.
- Mostavi, M. & Doherty, G. (2010). Ecological urbanism. New-York, Lars Müller Publishers.
- Paquot, Th. (2004). L'art de marcher dans la ville. Esprit, 201-214.
- Thomas, R. (2007). La marche en ville. Une histoire de sens. L'espace géographique, N° 1, 15-26.