

LE PIÉTON DANS LA VILLE

L'ESPACE PUBLIC PARTAGÉ

WALKING IN THE CITY
SHARING PUBLIC SPACE

AMSTERDAM
COPENHAGEN
LAUSANNE
LONDON
LYON
PARIS
WIEN

Sous la direction de
Jean-Jacques Terrin

avec la collaboration de Jean-Baptiste Marie

Parenthèses

JEAN-JACQUES TERRIN

ESPACE PUBLIC ET ACCESSIBILITÉ

Vitesse versus lenteur

En introduisant cet ouvrage qui rend compte des deux séminaires qui se sont tenus à Paris et à Vienne en septembre et novembre 2010 et qui ont réuni sept villes européennes autour de la place du piéton dans l'espace urbain, il est tentant de rendre en préambule un hommage à Walter Benjamin, qui écrivait dans *Paris, capitale du XIX^e siècle* : « La ville est la réalisation du rêve le plus ancien de l'humanité, le labyrinthe. Le flâneur se consacre sans le savoir à cette réalité. » Parler de la marche en ville, c'est situer celle-ci au cœur de la ville contemporaine, et la positionner entre deux fantasmes contradictoires qui ont structuré depuis longtemps tous les systèmes de déplacement urbain, le culte de la vitesse et l'éloge de la lenteur.

Dans les sociétés contemporaines, la vitesse est constamment recherchée, ses performances sans cesse dépassées, jamais elles ne paraissent suffisantes. La vitesse aura accompagné la progression des technologies de l'accélération dans tous les secteurs de la société, de la malle-poste au train à grande vitesse, de la caravelle au vaisseau spatial, du télégraphe à l'Internet, du daguerréotype à la caméra numérique. Elle aura alimenté un grand nombre de mythes et de légendes — de Mercure à Superman, d'Icare au Concorde. Elle est de toutes les représentations — le *Boléro* de Ravel (1928), le *Manifeste du futurisme* (1909) — et auréole souvent les icônes du monde moderne, que ce soit dans les domaines cinématographique, littéraire, sportif, publicitaire... Le sociologue allemand Hartmut Rosa ¹ identifie deux périodes récentes qui correspondent à de « grandes vagues d'accélération » : les décennies 1890-1910 qui ont produit « une révolution de la vitesse » dans tous les secteurs de la société, et les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix qui ont connu des mutations politiques

et numériques et ont engendré le phénomène actuel de la mondialisation : fast food, *speed reading*, *speed dating*, *flash mobs*, *power-nap* (la sieste de quelques minutes) ; depuis trente ans les anglicismes se multiplient, dit-il, pour désigner des faits qui peuvent paraître insignifiants mais montrent que les rythmes de vie s'accroissent à toutes les échelles de la société.

La lenteur, quant à elle, a longtemps été considérée comme un état difficile à dépasser, un mal nécessaire, jusqu'à ce que le romantisme ait tenté de l'ériger en art. Walter Benjamin rappelle qu'en 1839 la mode consistait à promener des tortues dans les passages parisiens. On s'arrêtera aussi pour le plaisir sur une réflexion de Valéry Larbaud, parue en juillet 1930 dans la revue *Grand'Route*², mais qui aurait pu être écrite hier : « Et qui sait si de la vitesse elle-même nous ne commençons pas à être las ? ». Pourtant, les manifestations de promotion de la lenteur se sont multipliées depuis quelques décennies : le mouvement du Slow Food, qui trouve son origine dans les années quatre-vingt, est devenu peu à peu un véritable réseau de qualité de vie ; des associations québécoises organisent chaque année en juillet une journée de la lenteur pour permettre à leurs membres de découvrir ensemble « les valeurs du quotidien ». En devenant plus *walking friendly*, réceptive au piéton, ce n'est pas seulement la lenteur que Londres introduit dans son espace public et qu'Amsterdam apprend à gérer sur son Red Carpet, c'est une nouvelle conception partagée de la vie urbaine. Dans son roman *La Lenteur*, Milan Kundera écrit : « il y a un lien secret entre la lenteur et la mémoire, entre la vitesse et l'oubli ».

Pourtant, les adeptes de la vitesse ont jusqu'ici gagné toutes les victoires sur les artisans de la lenteur. Il est toujours difficile « de faire prévaloir la priorité du lent sur le rapide, du faible sur le fort, de l'humain sur le mécanique », affirme à ce propos Bruno Marzloff. Harmuth Rosa évoque une accélération continue du temps, mais aussi le rétrécissement de l'espace que celle-ci induit : « Même sans prendre en compte la conquête spatiale dans cette perspective, l'espace s'est réduit dans un rapport de 1 à 60 depuis le XVIII^e siècle » du fait de l'accélération des moyens de transport. C'est dans cette relation contradictoire entre vitesse et lenteur, et entre les valeurs que chacun de ces états représente qu'il est aujourd'hui intéressant d'aborder la notion de mobilité dans l'espace public.

¹ ROSA, H., *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris, Éditions La Découverte, 2010, pp. 61-63.

² *Grand'Route*, Paris, 1930, pp. 3-12.

PUBLIC SPACE AND ACCESSIBILITY

Speed versus slowness

To introduce this volume, which covers the proceedings of two seminars held in Paris and Vienna in September and November 2010, and which brings together seven European cities on the subject of the place of pedestrians in urban space, I cannot resist starting off with a tribute to Walter Benjamin, who wrote in *Paris — Capital of the Nineteenth Century*: “The city is the realization of that ancient dream of humanity, the labyrinth. It is this reality to which the *flâneur*, without knowing it, devotes himself.” When talking about walking in the city, we are obliged to go to the very heart of the contemporary city, positioning our debate between two contradictory fantasies that have structured urban transport systems for a long time — the cult of speed and the eulogy to slowness.

In contemporary societies, we constantly strive to go faster and are continually breaking our own records in speed, which never seem fast enough. Speed is a by-product of technological progress and acceleration throughout all sectors of society: from the mail coach to the bullet train, the caravel to the space craft, the telegraph to the internet and the daguerreotype to the digital camera. Speed feeds all of our myths: from Mercury to Superman; and our legends: from Icarus to Concordia. It comes in many forms — Ravel’s *Boléro* (1928), *The Futurism Manifesto* (1909) — and is often the aura around our modern icons, whether in the field of cinematography, literature, sports, advertising, etc. The German sociologist, Hartmut Rosa¹ identifies two recent periods as “great waves of acceleration”: the decades from 1890-1910, which produced “a revolution in speed” in all sectors of society, and 1980-1990, which was a time of political and digital mutation and led to the current phenomenon of globalisation: fast food, speed reading, speed dating, flash mobs and power-naps. For thirty years, the new words have been piling up to designate things which may appear trivial, but show that the pace of life is speeding up in every strata of society.

Slowness, on the other hand, has long been considered a state difficult to shake off — a necessary evil which the Romantics tried to turn into an art form. Walter Benjamin recalls that it was fashionable in 1840 to walk turtles through the Arcades of Paris in a protest against speed. And let’s pause to reflect for a moment on Valéry Larbaud’s comment, which was published in the magazine *Grand’Route*² in 1930, but which could have been written yesterday: “Who knows, we might be growing tired of speed itself? “. Events promoting slowness have increased in the last decades: the *Slow Food* (1920) manifesto has gradually become a veritable network devoted to quality of life in contrast with fast food. French Canadian associations organise International Slowness Day every year to help members rediscover “everyday values” together. By becoming more “walking friendly” it is not just slowness that London is bringing back into the public realm and that Amsterdam is learning to manage along its Red Carpet, but a new shared conception of urban life. In his novel, *Slowness*, Milan Kundera wrote that “there is a secret bond between slowness and memory, speed and forgetting”.

But up until now, speed lovers have triumphed every time over the craftsmen of slowness. It is always difficult “to insist on giving priority to the slow over the fast, the weak over the strong, the human over the mechanical”, asserted Bruno Marzloff on this subject. Harmuth Rosa brings up the idea of a continual acceleration of time and subsequent contraction of space: “Even without considering the conquest of space from this perspective, space has reduced by a ratio of 1 to 60 since the 18th century” because our modes of transport have sped up. In this conflicting relationship between speed and slowness,

¹ ROSA, H., *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris, Éditions La Découverte, 2010, pp. 61-63.

² *Grand’Route*, Paris, 1930, pp. 3-12.



« Dans les nuages », Pont Simone de Beauvoir, Paris, mai 2009.

"In the Clouds", Pont Simone de Beauvoir, Paris, 2009.

Caroline de Francqueville / Chronos.

Mobilité ou accessibilité

En quelques décennies, la circulation dans l'espace public a fait l'objet d'un glissement sémantique : on a d'abord parlé de déplacement, puis de mobilité et enfin d'accessibilité. Au premier terme on peut associer des caractéristiques techniques, et au second une dimension juridique — la mobilité est un droit consacré par la Déclaration universelle des droits de l'homme, et les économistes ont établi que : « la capacité de déplacement des individus restreint ou élargit l'horizon de leur possible³ ». Le troisième terme, « accessibilité », est empreint d'une forme de modernité qui fait appel à la fois à la notion d'espace et à celle de temporalité. Dit autrement, les espaces publics se développent entre une logique de flux techniques et une logique d'appropriation sociale⁴.

Toutes les sociétés se sont mesurées à la mobilité : flux migratoires, conquêtes, invasions, échanges mercantiles, chemins de pèlerinage, explorations, colonialisme, influences intellectuelles et culturelles, etc. Les hommes, les biens, les territoires, les idées, les façons de penser et les représentations sont en mouvement. La mobilité est traditionnellement considérée comme une source de profit, de progrès et l'immobilisme comme un signe de régression, de stagnation et d'inculture. Se déplacer est progressivement devenu une nécessité, puis a été décrété comme un droit fondamental. Dans une société en mouvement, c'est la mobilité qui donne accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé, aux loisirs, au pouvoir... Quant à l'immobilité, elle peut souvent s'avérer source d'exclusion. François Ascher observe que « pouvoir bouger est plus que jamais une liberté profondément associée au développement du monde moderne, déjà clairement posée en ces termes par Hobbes ». En réalité, pour les sociétés modernes, le mouvement est considéré comme un moyen d'avancer, de progresser, car les échanges, qu'ils soient individuels ou collectifs, culturels, commerciaux ou informationnels, sont les fondements mêmes des valeurs contemporaines que sont l'individualité, la globalisation, la diversité de la vie urbaine, le partage des connaissances, etc. Mais c'est aussi un moyen pour ces mêmes sociétés de se maintenir en équilibre — à l'instar du cycliste auquel le mouvement de son moyen de locomotion évite la chute — dans un contexte spatial et temporel toujours plus fluide et plus instable.

³ LE BRETON, E., *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 17.

⁴ GODARD, F., « La chaussée et le trottoir, des usages de la rue à la régulation urbaine », in Ascher, F., Apel-Muller, M., *La rue est à nous*, Vauvert, Au diable vauvert, 2007, p. 101.



La mobilité est aussi la source de nombreuses contradictions dont les origines sont aussi bien collectives qu'individuelles. Les modes de déplacement motorisés sont le plus souvent sources de pollution, ils consomment beaucoup d'énergie, et de ce fait contribuent dans d'importantes proportions à l'effet de serre et au réchauffement planétaire. Ils consomment également une fraction importante de l'espace public, un espace qui devrait légitimement être mieux réparti entre de nombreuses activités, et, sur le plan de la mobilité, entre les différents modes de déplacement, trop souvent considérés comme difficilement conciliables et parfois antagonistes.

Un certain nombre de principes peuvent être mis en avant pour décrire la gestion complexe des problèmes de mobilité. L'imbrication des échelles est importante à prendre en compte pour appréhender la mobilité, qu'il s'agisse de l'échelle du quartier, de celle de l'agglomération ou du territoire métropolitain. La croissance des villes et leur métropolisation, voire leur globalisation, impose la mise en œuvre coordonnée des différents, et parfois nouveaux, modes de transport des personnes, des biens et des informations. Prenons pour exemple un phénomène récent qui a modifié en profondeur la circulation dans les centres de la plupart des villes européennes. En tentant de réduire les déplacements de personnes par le biais du télé-achat, on a augmenté de façon significative — 20 à 25 % dans le centre de Paris — la circulation due aux livraisons, qu'il s'agisse de véhicules utilitaires ou de deux roues motorisés. La généralisation des technologies de l'information et de la communication a peut-être réduit le déplacement des personnes, mais elle a aussi contribué à augmenter considérablement la circulation d'une nouvelle catégorie de véhicules plus polluants que ceux qu'ils ont remplacés.

La mobilité engendre deux questions contradictoires, qui structurent actuellement les réflexions sur la conception et la gouvernance des espaces urbains. D'une part, les sociétés urbaines et démocratiques se doivent de garantir un droit à la mobilité, et donc de multiplier les réseaux et de développer les infrastructures multimodales. Il s'agit, comme l'explique François Ascher, de faire

« Vélo en mode marin », Copenhague, juin 2009.

“Biker in summer clothes” Copenhague, June 2009.

Caroline de Francqueville / Chronos

entrer ces sociétés dans l'ère de l'hypertexte, métaphore qui décrit bien, selon lui, la façon dont l'individu appréhende aujourd'hui son environnement en naviguant d'un texte à un autre, d'un lieu à un autre, d'un média à un autre, avec ou sans l'aide des technologies de l'information et de la communication. D'autre part, les villes doivent tenter de réduire les mobilités urbaines pour limiter l'étalement urbain. De plus, elles doivent lutter contre la pollution causée par les transports motorisés, cause du réchauffement climatique et de l'effet de serre. Elles doivent limiter la consommation d'énergie dont on sait que les transports motorisés sont gourmands. Enfin, la lutte contre le bruit est devenue un enjeu essentiel de la qualité de vie urbaine. Par ailleurs, la mobilité a aussi ses freins. Ainsi, les enjeux sécuritaires s'opposent bien souvent aux principes de mobilité, notamment par des interdictions, des protections ou des barrières, des limites plus ou moins poreuses qu'il est parfois difficile de franchir pour entrer ou pour sortir d'un espace urbain, d'un quartier ou d'un seul bâtiment.

L'ensemble de ces considérations contradictoires sont au cœur des questions de l'aménagement urbain et impose la conception de nouvelles solutions plus partagées de l'espace public, mettant en valeur la notion d'accessibilité — des lieux, des idées, des informations — autant que la mobilité.

L'espace urbain partagé

« La première caractéristique de l'espace public est l'accessibilité » écrit Michel Lussault⁵. L'espace public, considéré sous cet angle, se définit comme un lieu structuré par les flux et les courants qui le parcourent, qu'il s'agisse de gens, de marchandises, de moyens de déplacement, d'informations, de risques. Cet espace des flux est caractérisé selon Manuel Castells par « une organisation dépourvue de centre, fonctionnant en réseau sans hiérarchie stable, opérant à l'aide de coagulations temporaires et d'inclusions réversibles⁶ ». Traditionnellement, cette accessibilité est assurée par la rue car « c'est la rue qui a fait la ville » comme l'écrivent François Ascher et Mireille Apel-Muller en introduction du catalogue de l'exposition « La rue est à nous ... tous » organisée par l'Institut de la Ville en Mouvement et qui a fait le tour du monde depuis 10 ans. Car contrairement à ce qu'affirme Rem Koolhaas, la rue n'est pas morte⁷, bien au contraire, car dans la société de l'empathie

⁵ In LÉVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 336.

⁶ CASTELLS, M., *La société en réseaux*, Paris, Fayard, 1998.

⁷ KOOLHASS, R., « La ville générique », in *Mutations*, Actar, Arc en rêve centre d'architecture éditeur, 2001, p. 728.

and the inherent values that each represents, an examination into the concept of mobility in public space becomes highly relevant today.

Mobility or accessibility

In just a few decades there has been a semantic shift affecting traffic in public space: first we talked of movement, then mobility and finally accessibility. The first term (movement) has to do with technical characteristics. The second (mobility) has a legal dimension and is a right that was recognised in the Universal Declaration of Human Rights; economists have established that: “the individuals’ capacity to travel either limits or enlarges their spectrum of possibilities³”. The third term (accessibility) is a contemporary form that relies on notions of space and time. In other words, public spaces are evolving inside a logical framework of technical flows and social appropriation⁴.

All societies measure themselves in terms of their mobility: migration flows, conquest, invasions, mercantile exchange, pilgrimages, exploration, colonialism, intellectual and cultural influence, and so on. Men, goods, territories, ideas, thinking patterns and the way we represent ourselves are on the move. Mobility is traditionally considered to be a source of profit-making and progress; immobility as a sign of regression, stagnation and an absence of culture. Moving from one place to another has progressively become a necessity, then decreed as a basic human right. In a society on the move, it is mobility that provides access to housing, work, education, culture, health, leisure, power, and so on. Immobility often proves to be a source of exclusion. François Ascher noted that “now more than ever, the ability to move is a freedom intricately linked to the development of the modern world, as Hobbes already clearly stated in these terms”. In reality, movement is considered to be a means of advancement and progression in modern societies, because these exchanges, whether they are individual, collective, cultural, commercial or informational, are the very foundation of our contemporary values — individualism, globalisation, diversity of urban lifestyles, knowledge-sharing, etc. But it is also a way for these same societies to maintain balance (like a cyclist who falls off if he stops pedalling) in a spatial and temporal context that is increasingly fluid and unstable.

Mobility is also at the bottom of several conflicts with collective as much as individual origins. Motorised modes of transport are generally a source of pollution; they consume large amounts of energy, and therefore contribute substantially to the greenhouse effect and climate change. They also take up a large portion of public space, space that should be more evenly distributed for a range of different activities. In mobility terms, this means a more equitable distribution of space between different modes of transport which are often considered incompatible, and sometimes in conflict.

To demonstrate the complexity of mobility problems and their management, we will highlight a number of principles. It is important to take into account overlapping scales to understand mobility — whether this is the scale of the neighbourhood, the conurbation, or the metropolitan area. The growth of cities and their metropolisation, or even globalisation, calls for an orderly implementation of different and sometimes new modes of transport for people, goods and information. For example, look at a recent phenomenon that has profoundly changed traffic flows in the city centres of most cities in Europe. In an attempt to reduce individual trips via e-shopping, we have significantly increased delivery vehicle traffic by 20 to 25% in central Paris (utility vehicles or two-wheel motorised vehicles). The widespread use of information and communication technology facilitates access to information and the mobility of consumer goods and has reduced private travel, but this in turn has considerably increased a new category of vehicle traffic which produces more pollution than the private vehicles it replaced.

In the mobility debate, there are two problems that structure current thinking about the design and governance of urban spaces. Firstly, democratic and urban societies have a duty to ensure our right to mobility. This means increasing the number of networks and developing multi-modal infrastructure. As François Ascher explained, this means easing societies into the age of hypertext — a metaphor which, according to him, accurately describes the way individuals deal with their environment by navigating from one text to another, one place to another, one medium to another, with or without help from information and communication technology. Secondly, cities must try and reduce urban mobility to limit urban sprawl. In addition, they must control pollution caused by motorised transport which is a cause of climate change and greenhouse gas emissions. They must also limit the lavish energy use of motorised transportation. Finally, noise control has also become a major problem affecting the quality of urban life. In addition to all this, mobility has

³ LE BRETON, E., *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 17.

⁴ GODARD, F., « La chaussée et le trottoir, des usages de la rue à la régulation urbaine », in Ascher, F., Apel-Muller, M., *La rue est à nous*, Vauvert, Au diable vauvert, 2007, p. 101.



Trafic normal sur la voirie.
Normal road traffic.

Ville de Paris/DVD/Mission communication.



Pendant Paris Plages, en 2008 :
un aménagement provisoire de la
voirie pour des activités de loisirs.

*During Paris Plages 2008: a temporary
development in road space dedicated to
leisure activities.*

Ville de Paris/DVD/Mission communication.

à laquelle il semblerait que nous accédions, selon Jeremy Rifkin⁸, l'espace public répond à un besoin accru d'urbanité.

En réalité, contrairement à la rue, la notion d'espace public est relativement récente et reste floue et limitée. Elle peut en effet être abordée selon différents angles car s'y côtoient des dimensions patrimoniales, juridiques, culturelles, techniques. L'espace public est fait de rues, boulevards, places, esplanades, jardins, mais, par extension, il inclut aussi des lieux couverts, publics ou privés, gares, marchés, parkings, et des espaces naturels, verts et bleus. L'espace public, c'est un lieu où se côtoient et se confrontent différentes fonctions — transit, circulation, commerce, flânerie, repos, représentation — ; différents modes de déplacements ; différents niveaux — celui de la chaussée, ceux qui se situent au-dessus et ceux qui sont en dessous ; différentes échelles (proximité, quartier, ville), réseaux, vitesses... Il cristallise tous les conflits, les luttes de pouvoir et d'intérêt dont la ville est le siège. C'est Walter Benjamin qui écrit que « les trottoirs furent certainement installés dans l'intérêt de ceux qui allaient en voiture ou à cheval⁹. » Conflits qui se matérialisent trop souvent par des aménagements composés d'obstacles — les inévitables potelets —, des systèmes de télésurveillance, des limites, des entraves, des séparateurs doublés d'interventions policières, plutôt que par des connecteurs, des

⁸ RIFKIN, J., *The Empathic Civilization, the Race to Global Consciousness of a World in Crisis*, New York, Penguin/Tarcher, 2009.

⁹ WALTER, B., « Le flâneur », in *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le Livre des passages* [1939], Paris, Éditions du Cerf, 2002, p. 460.

traits d'union, ou des facilitateurs¹⁰. Et pourtant, l'espace public est aussi le lieu de l'urbanité, principal support de l'identité d'une ville, une urbanité dont Ignasi de Solà-Morales dit qu'elle est interstitielle¹¹. Il est le reflet de la complexité urbaine, à la fois espace technique, social et culturel, espace vécu et espace rêvé. Il est porteur d'enjeux économiques — l'espace public participe de l'attractivité des villes —, d'enjeux sociaux et culturels — les espaces publics sont des lieux de services publics, comme le dit Jean-Pierre Charbonneau. Ils permettent de « vivre la ville » : ils l'embellissent, assurent son confort, la sécurisent, accueillent des événements permanents ou éphémères de toutes natures.

L'espace public, si largement conçu et dimensionné pour la seule automobile depuis les transformations haussmanniennes, peut aujourd'hui être mieux hiérarchisé et réparti entre les différents modes de déplacement. Il permet à ces derniers de mieux interagir, et de faciliter ainsi l'émergence d'un nouvel équilibre entre automobile, transports en commun et mobilités douces. L'espace du piéton peut trouver sa place au sein de cet équilibre rétabli. La rue peut offrir à son usager — tour à tour piéton, cycliste, pratiquant des transports publics et automobiliste — toutes les facilités du monde contemporain.

Des espaces urbains pour le piéton

Des espaces politiques

L'espace public est l'épicentre de la politique urbaine depuis que la ville est ville, l'agora grecque et le forum romain en sont les expressions les plus antiques. Walter Benjamin n'écrivait-il pas que « l'oisiveté du flâneur est une protestation contre la division du travail¹² » ? C'est dans l'espace public que manifestent le piéton protestataire de Tunis et du Caire, les Madres de la Plaza de Mayo à Buenos Aires, c'est dans les rues des villes ibériques qu'ont lieu les casseroles qui rythment la vie politique espagnole. Jane Jacobs faisait remarquer, en 1961, que pour les passants, le bon fonctionnement de la rue était lié à l'existence d'un certain sentiment de solidarité. C'est à ces espaces qu'on pourrait appliquer le terme de globalisation par le bas, proposé par Alberto Magnaghi pour définir « un processus de diversification qui, en instaurant des relations non hiérarchiques mais solidaires entre villes, régions et nations, peut promouvoir un système de relations globales, construites "à partir du bas" et fondées sur des valeurs socialement



partagées¹³». L'exemple de ces jardiniers rebelles qui, sur la trace des *green guerrilleros* qui ont sévi à New York dans les années soixante-dix, interviennent spontanément, et généralement de façon illégale ou du moins informelle, sur l'espace public pour en aménager des lieux négligés ou à l'abandon, se multiplie aujourd'hui et devient parfois une alternative que les municipalités de Londres, d'Amsterdam et de Vancouver encouragent¹⁴. Dans cet esprit le Park(ing)day, lancé à San Francisco dans les années deux mille, se développe dans plusieurs villes européennes. Interrogeant la place du piéton et des espaces verts dans la ville, l'événement festif consiste « à se réapproprier l'espace bétonné d'une place de parking par la création temporaire d'espaces végétalisés et conviviaux. »

Une autre illustration de cette notion de « globalisation par le bas » est la façon tout à fait remarquable dont la ville de Vienne s'appuie sur un Frauenbüro, créé en 1992 par Eva Kail, pour mieux comprendre et intervenir sur l'espace public au quotidien. Ayant fait le constat que les femmes en général sont mieux informées et plus attentives aux besoins des différentes catégories de populations, depuis les enfants jusqu'aux personnes âgées, et qu'elles sont souvent plus facilement mobilisables pour répondre aux questions concernant les usages existants ou projetés, la municipalité, sous la pression initiale de mouvements féministes, a favorisé la création puis la pérennité de ce bureau qui intervient auprès des départements chargés de l'urbanisme et de l'aménagement pour toutes les questions concernant la vie au quotidien : enquêtes préalables, réglementation, conception d'espaces publics, programmation et implantation d'équipements publics, logements, etc. N'est-ce pas une autre façon de répondre à ce code de la rue, qu'évoque Véronique Michaud en ces termes : « des évolutions réglementaires adaptées à nos modes de vie, aux évolutions à l'œuvre dans notre mobilité, aux objectifs de rééquilibrages des modes et des espaces qui leur sont dévolus ? »

Des espaces polygames

« La marche, cellule souche de la mobilité urbaine », déclare Georges Amar, responsable de la prospective à la RATP (Régie autonome des transports parisiens), pour expliquer qu'elle est à l'origine et partie intégrante de tous les autres modes de déplacement. Parmi les réseaux urbains de la « ville rhizome »

¹⁰ LAVADINHO, S., « Chemin de traverse et lignes de désir » in *Urbanisme*, n° 359, mars-avril 2008, p. 68.

¹¹ SOLÀ-MORALES, I. de., « Urbanité interstitielle », in *Inter art actuel*, n° 61, 1995, pp. 27-28.

¹² WALTER, B., *op. cit.*, p. 445.

¹³ MAGNAGHI, A., *Le projet local*, Sprimont, Mardaga, 2003, p. 47.

¹⁴ REYNOLDS, R., « Guérilleros du jardinage et professionnels de l'espace public : antagonisme ou partenariat ? » in Borasi G., Zardini, M. (dir.), *Actions : comment s'approprier la ville*, Montréal, Centre canadien d'architecture, 2008.



Projet d'aménagement de berges de la Seine : port des Célestins.

Development project on the banks of the Seine, Port des Célestins.

APUR, J.-C. Choblet.



Projet d'aménagement de berges de la Seine : port des Invalides-Concorde.

Development project on the banks of the Seine, Port des Invalides-Concorde.

APUR, J.-C. Choblet.

of Vienna, illustrates the need to bring people with skills and expertise into the process for better insight into usage and current transformations in the city.

Observations of everyday life are an endless source of ideas for a city that knows no limits. But putting these ideas into practise is often where things become tricky. Taking specific needs into account can create constraints for some other users. A free flow of information about planning tools and projects, design guides and assessments must be encouraged. Vienna underlines how important it is to be aware of the social impacts of technical choices. What may seem obvious, actually requires a tremendous effort by all of the public departments to share in an urban culture which is enriched by contributions from the social sciences — in Vienna, the decisive role of gender studies.

Clearly, one of the keys to success is having a determined contracting authority equipped with a well-defined project; they can also take advantage of all of the opportunities that exist in sectoral policy. The City of Vienna emphasises that 85% of the housing units that it is currently building are subsidised (social housing), which represents enormous potential for coherent interventions in public space.

In conclusion, whether it is a case of implementing new projects or carrying out redevelopments, we have to transfer the measures, recommendations and planning principles we have adopted into technical knowledge-bases with standard professional vocabularies for all of the professions involved in city development. Developing public space is a matter which requires a lot of skilful management.



Passage piéton.

Pedestrian Xing.

Mike Wegner.

travail d'ampleur de partage d'une culture urbaine, par tous les services d'une collectivité, enrichi par l'apport des sciences humaines et notamment, à Vienne, des études du genre qui ont été déterminantes.

À l'évidence, une maîtrise d'ouvrage forte, dotée d'un projet bien défini, est une clé de réussite. Elle peut en outre se saisir des opportunités offertes par des politiques sectorielles. Vienne souligne ainsi que 85 % des logements construits actuellement sont subventionnés (logements sociaux), ce qui constitue un fort potentiel pour mener des interventions cohérentes sur l'espace public.

Qu'il s'agisse, enfin, de mettre en œuvre de nouveaux projets ou de réaménager, il faut transposer les mesures adoptées, les recommandations et les principes d'aménagements dans des cultures techniques et des vocabulaires professionnels auprès de tous les métiers de la ville. Aménager l'espace public est aussi affaire de beaucoup de ménagement...

Shibuya, passage piéton 2.

Shibuya, crossing 2.

Tanya Knight.



BIBLIOGRAPHIE

267

- « An international review of liveable street thinking and practice » (special issue), *Urban design International*, Volume 13, Number 2, Summer 2008.
- « Arrêt du projet de Plan de Déplacements de Paris, Pour un droit à la mobilité durable pour tous », Ville de Paris, Direction de la voirie et des déplacements, février 2007.
- « Marcher » (dossier spécial), *Urbanisme*, n° 359, mars-avril 2008.
- « Villes en développement », *Mobilité et développement urbain*, n° 78, décembre 2007.
- « Nouvelles mobilités et usages de l'automobile », Rapport d'étape du CAS, novembre 2009.
- AMAR, G., *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2004.
- ASCHER, F., *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, Essai sur la société contemporaine*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.
- ASCHER, F., *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2001.
- ASCHER, F., Apel-Muller, M., *La rue est à nous*, Vauvert, Au diable vauvert, 2007.
- ASCHER, F., *L'âge des métapoles*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2009, p.121.
- BECK, U., 1997, *Was ist Globalisierung ? Irrtümer des Globalismus, Antworten auf die Globalisierung*, Francfort, Suhrkamp, 1997.
- BENJAMIN, W., « Le flâneur », in *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le Livre des passages* [1939], Paris, Éditions du Cerf, 2002.
- BEROUD, B., Van der Noort, P., « Les déplacements non motorisés : durables mais aussi vulnérables », *Routes-roads*, n° 338, 2^e trim. 2008, pp. 34-43.
- BORASI, G., ZARDINI, M. (dir.), *Actions : comment s'approprier la ville*, Montréal, Centre canadien d'architecture, 2008.
- BOURDIN, A. (dir.), *Mobilité et écologie urbaine*, Paris, Éditions Descartes & Cie, 2007.
- CASTELLS, M., *La société en réseaux*, Paris, Fayard, 1998.
- DAVILA, T., *Marcher, créer, déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX^e siècle*, Paris, Éditions du regard, 2002.
- DUCHÊNE, C., PRÉVOST, F., « Mobilité durable : quelles places respectives pour la route et pour les autres modes ? », *Infrastructures et mobilité*, n° 75, février 2008, pp. 14-16.
- DUHEM, B., ORFEUIL, J.-P., « Peut-on freiner la mobilité ? », *Infrastructures et mobilité*, n° 74, janvier 2008, pp. 13-16.
- HAMILTON-BAILLIE, B., « Shared Space : Reconciling People, Places and Traffic », *Built Environment*, vol 34, n° 2, may 2008.
- JACOBS, J., *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, Mardaga, 1961.
- JANIN, J.-F., « La mobilité durable, une nouvelle ambition européenne pour les systèmes de transports intelligents », *Transport environnement circulation*, n° 199, septembre 2008, pp. 55-59.
- KAPLAN, D., MARZLOFF, B., *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Limoges, Fyp éditions, 2008.
- LAFONT, J. (éd.), « Mobilité urbaine durable », *Transport environnement circulation*, n° 198, 2008, pp. 2-86.
- LE BRETON, E., *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.
- LÉVY, J., « Ville pédestre, ville rapide », *Urbanisme*, n° 359, mars-avril 2008, pp. 57-59.

MAGNAGHI, A., *Le projet local*, Sprimont, Mardaga, 2003.

Mémoires instituées, mémoires à l'œuvre, les lieux et les gens dans le devenir des villes, actes du séminaire interministériel de janvier 2004 à l'Écomusée du Creusot-Montceau.

MORVAN, S., « La mobilité au centre des enjeux », *Environnement et technique*, n° 274, mars 2008, pp. 57-59.

ROGERS, R., GUMUCHDJIAN, P., *Des villes durables pour une petite planète*, Paris, Le Moniteur, 2008.

ROSA, H., *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris, Éditions La Découverte, 2010.

VIRILIO, P., « Les révolutions de la vitesse », in *La vitesse*, catalogue d'exposition de la fondation Cartier, Paris, Flammarion, 1991.

LES AUTEURS

271

BAKKER Germa, travaille pour le bureau Circulation et Transports de la ville d'Amsterdam depuis 2003 en tant que conseillère principale des politiques et directrice des processus. Elle a travaillé sur la restructuration des réseaux principaux et piloté le projet de budgétisation des voies pour la ville d'Amsterdam. Elle a suivi des études de droit et d'économie à l'Université Fontys d'Eindhoven, des cursus supplémentaires sur la planification de la circulation à l'Université d'Amsterdam, ainsi qu'un post-doctorat à l'Université de Groningen. Avant de travailler pour la ville d'Amsterdam, Germa Bakker a mené, pour la province de Hollande-Septentrionale, la reconstruction de la N201, une route de province traversant le centre des agglomérations d'Aalsmeer et Uithoorn.

BAKKER Germa, works for the City of Amsterdam since 2003 as a Senior Policy Advisor & Process Manager on Traffic and Transport. She has worked on projects to redevelop main road infrastructure and was a project manager for the road pricing trial for the City of Amsterdam. Studied Law and Economics at Fontys University (Eindhoven), with a minor in Traffic Planning (University of Amsterdam), followed by a post-doctorate programme (University of Groningen). Prior to working for the City of Amsterdam, Bakker worked for the Province of Noord-Holland as a project manager for the reconstruction of the N201, a provincial road crossing through the city centres of Aalsmeer and Uithoorn.

BRÉGNAC François, est architecte DPLG (Lyon) et urbaniste. Parallèlement, il a enseigné plusieurs années à l'École nationale d'architecture et à l'École nationale des travaux publics d'État de Lyon. Depuis 2002, il est directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

BRÉGNAC François, is a French state-certified architect and urban planner. He has also been teaching for several years at the National School of Architecture Lyon and the National School of Public Works Lyon (ENTP) Since 2002, he has been Assistant Director General in the Urban Planning Agency for Development for Lyon Agglomeration.

BULLIARD Patrice, urbaniste, architecte et analyste immobilier. Actuel chef du service de l'urbanisme de la Ville de Lausanne, il a été directeur d'une firme d'urbanisme suisse, consultant, chef de projets immobiliers au sein des chemins de fer fédéraux.

BULLIARD Patrice, urban planner, architect and property analyst. Current Head of Urban Planning for the City of Lausanne. Director of a Swiss urban planning agency, consultant, and Chief of Property Development Projects for the Swiss railway.

CHARBONNEAU Jean-Pierre, urbaniste, consultant en politiques urbaines et culturelles. Conseiller de grandes villes françaises ou européennes, il intervient dans divers pays d'Amérique latine. Il aborde toutes les échelles, des agglomérations aux micros lieux, tous les sujets, dont l'espace public, ses usages ou sa transformation. Il a été nommé pour le Grand Prix de l'urbanisme en 2002.

CHARBONNEAU Jean-Pierre, urban planner and consultant on urban and cultural policy. He is an advisor for several large French and European cities and carries out work for several countries in Latin America. His work deals with every geographical scale from the conurbation to the micro-site, and covers all subject areas, including public space, its uses and redevelopment. He was nominated for the Grand Prix de l'urbanisme in 2002.

DAHL Jesper, gère une division du Département d'urbanisme de l'Administration technique et environnementale de la Cité de Copenhague, au sein duquel il travaille depuis 2005. Jesper Dahl est à la tête du bureau Architecture et espaces urbain, dont il est chargé de développer les politiques et stratégies. Membre de l'Association des architectes danois, il a obtenu son diplôme d'architecte à l'École Royale d'Architecture en 1995. Il a également suivi des études aux États-Unis et obtenu un BA en sciences politiques.

DAHL Jesper, is Head of Division in The Urban Design Department within the Technical and Environmental Administration for the City of Copenhagen. Jesper Dahl directs the Architecture & Urban Spaces Office and is in charge of developing architecture policy and urban space strategies. He has been working for the Urban Design Department since 2005. He graduated from the School of Architecture at the Danish Royal Academy in 1995 and is a member of The Danish Architects' Association. He also studied in the United States and has a BA in Political Science.

FLEURY Antoine, ancien élève de l'École nationale supérieure Fontenay-Saint-Cloud, agrégé et docteur en géographie (université Paris 1 Panthéon-Sorbonne). Depuis 2009, il est chercheur au CNRS, au sein de l'UMR Géographie-cités à Paris. Ses recherches portent sur les espaces publics dans les politiques urbaines, à la fois en termes d'aménagement, de gestion et de régulation. Ses terrains privilégiés sont Paris, Berlin et Istanbul.

FLEURY Antoine, is a graduate of the Ecole nationale supérieure Fontenay-Saint-Cloud and a Doctor of Geography (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne). Since 2009 he has been a Research Officer for the CNRS in the UMR Géographie-Cités Unit in Paris. His research focuses on public spaces in urban policy: in terms of planning, management and regulation. His work concentrates on the cities of Paris, Berlin and Istanbul.

FORET Catherine, travaille sur la question urbaine, en tant que géographe-urbaniste indépendante. Auteur de recherches et d'études sur la transformation des quartiers populaires, sur le rôle des espaces publics et sur les dynamiques mémorielles dans la ville, elle exerce aujourd'hui au sein du collectif FRV100.

FORET Catherine, a consultant in geography and urban planning who researches urban issues. She has published work on the regeneration of working-class neighbourhoods, the role of public spaces in the city and the dynamics of memory in the city. Today she works as a member of the FRV100 group practice.

FRANQUEVILLE Caroline de, diplômée en Urbanisme et Études régionales de la London School of Economics and Political Sciences. Directrice de projets au sein de Chronos, elle pilote également le *think tank* Do It City dont l'ambition est de favoriser une culture du numérique urbain auprès des acteurs des villes et des territoires. Elle participe à l'animation de la plate-forme éditoriale du Groupe Chronos et contribue à la veille internationale et aux analyses stratégiques du cabinet sur les mobilités et la ville.

FRANQUEVILLE Caroline de, graduate of Regional and Urban Planning Studies from the London School of Economics and Political Sciences. She is also Project Director at Chronos in charge of the think tank "Do it City", which aims to encourage city developers and regional actors to think about urban digital culture. She manages editorial content for Groupe Chronos, contributes to the international technology watch and is involved in strategic studies for the research firm on mobility and the city.

KAIL Eva, est ingénieure diplômée en planification urbaine et travaille pour la ville de Vienne. En 1991, elle est la première directrice du Bureau de la Femme. En 1998, elle prend la tête du Bureau de coordination pour une planification et une construction adaptées aux besoins spécifiques des femmes. Depuis 2010, elle est l'expert en gender-mainstreaming du groupe de Planification urbaine et membre du Groupe pour la construction et la technologie. Eva Kail est l'un des plus grands experts européens en gender-mainstreaming.

KAIL Eva, Engineering degree in Spatial Planning. For the City of Vienna: First Head of the Women's Office in 1991, Head of the Coordination Office for Planning and Construction Geared to the Requirements of Daily Life and the Specific Needs of Women in 1998. Gender expert in the Urban Planning group since 2010 - Executive Group for Construction and Technology. Eva Kail is one of Europe's leading experts on Gender Planning.

LITZISTORF Daniel, Ingénieur et adjoint au chef de ce service d'urbanisme de la Ville de Lausanne où il est également le responsable de l'office de coordination des risques environnementaux (OCRE).

LITZISTORF Daniel, Engineer and Assistant Manager in the Urban Planning Department for the City of Lausanne. Head of the Environmental Hazards Coordination Office.

MARTIN Faith, Conseiller politique principal - Marchabilité et domaine urbain
MARTIN Faith, Senior Policy Officer - Walking Accessibility & Urban Realm

MARZLOFF Bruno, sociologue et animateur du Groupe Chronos, *think tank* (laboratoire d'idées) des mobilités urbaines, de Do It City, un programme conjoint avec La Fing sur l'aire numérique urbaine et de DatAct, un programme conduit avec l'agence Le Hub sur les modèles économiques, d'usage et de gouvernance de la donnée urbaine.

MARZLOFF Bruno, sociologist and Director of Groupe Chronos's think tank on urban mobility, "Do it City" (a joint programme with Fing on digital territories) and DatAct (a programme on economic models, usage and governance in urban matters which is run by Le Hub Agency).

MICHAUD Véronique, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables depuis 2000. Elle a dirigé des services de communication dans le domaine des transports publics (notamment au Groupement des autorités responsables de transport et à l'Union des transports publics) et assuré des missions de développement de projets (partenariat transports publics - taxis, transport à la demande). Elle a animé les recherches sur la marche de la Prospective RATP de 2006 à 2011.

MICHAUD Véronique, has been the General Secretary for the Club des Villes et Territoires Cyclables (Club for cycling-friendly cities and regions) since 2000. In the past she has headed communication departments for public transport bodies (including the French Transport Authorities Group, GART; and the French Public Transport Union, UTP). She has also carried out missions in project development (public transport/taxis partnership, demand-activated transport services). From 2006 to 2011, she has been supervising the research on walking by the RATP Prospective and Innovative Design Team.

RIBEIRO Marco Fulvio Amado, architecte-urbaniste et responsable des espaces publics au service d'urbanisme de la Ville de Lausanne depuis 2010. Il a collaboré avec les bureaux Citec et Transitec dans le cadre d'études de coordination entre l'urbanisme et la mobilité.

RIBEIRO Marco Fulvio Amado, architect and urban planner in charge of public spaces within the Urban Planning Department for the City of Lausanne since 2010. He has also worked with the Citec and Transitec offices as they research ways to coordinate urban planning and mobility.

SPRIETSMA Simon, architecte, diplômé en architecture de l'université de Delft, travaille pour la ville d'Amsterdam depuis 1991 en tant qu'architecte urbain en chef. Il effectue également des travaux pour son propre cabinet d'architecture. Il a conçu de nouveaux profils pour un certain nombre de sites urbains du centre ville tels que Spui, Rembrandtplein et le Dam. Son projet pour la Wibautstraat est en cours de réalisation. Simon Sprietsma est également impliqué dans l'aménagement de la place Weesper et de la rue Weesperstraat.

SPRIETSMA Simon, architect, with a cum laude degree from Delft University for architecture, has been urban chief designer for the City of Amsterdam since 1991 and does freelance work for his own architect's firm. He designed new profiles for several urban landmarks in the city centre such as Spui, Rembrandtplein and the Dam. His design for the Wibautstraat is currently being applied. Simon Sprietsma is also involved in designing the Weesperplein and the Weesperstraat.

TERRIN Jean-Jacques, architecte, docteur en architecture, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles depuis 2003, directeur du Laboratoire de l'ENSA Versailles depuis 2009 ; membre associé du Lab'Urba, université Paris Est depuis 2003 ; responsable scientifique du programme Popsu Europe ; membre du conseil d'administration d'Europan France ; membre du conseil scientifique de Médiacconstruct.

TERRIN Jean-Jacques, architect, Doctor of Architecture, Professor at the National School of Architecture of Versailles (ENSAV) since 2003, Director of LéaV (the research laboratory at ENSAV) since 2009, Associate Member of Lab'Urba at the Université Paris Est since 2003. The scientific advisor for Popsu Europe, Member of the board for European France. Member of the Scientific Council for Médiacconstruct.

VALENTIN Jean-Marc, est chargé de missions au sein du service Stratégies d'Agglomération de la communauté urbaine de Lyon. Ses missions portent essentiellement sur les questions de planification territoriale aux différentes échelles du territoire et sur les dossiers de coopération métropolitaine.

VALENTIN Jean-Marc, is a Task Officer in the Agglomeration Strategies Department for Grand Lyon. His missions mainly concern territorial planning issues at different scales in the territory and metropolitan cooperation.

VAN HAM Geert, est le Directeur général des réseaux de circulation principaux (véhicules et transports en commun) de la ville d'Amsterdam. Il a débuté sa carrière au sein de la police en tant que spécialiste des questions de circulation, de l'aménagement des voies de circulation et des nouvelles lois sur la circulation de la ville d'Amsterdam. Depuis 2003, il mène des actions majeures liées à la reconstruction et à la gestion de la sécurité des passages piétons et des points de concentration d'accidents. Il préside le conseil de la ville pour la planification et la reconstruction des voies de circulation. Geert van Ham a mené à bien le Schéma directeur du couloir urbain Wibautstraat/Weesperstraat.

VAN HAM Geert, is the General Manager for the main road networks (cars and public transport) for the City of Amsterdam. He began his career in the police force as a specialist on traffic issues, road design and new traffic laws in Amsterdam. Since 2003 he has been responsible for major reconstructions and improvements at unsafe crossings and black spots. He is Director of Design & Reconstruction of City Roads for the City Council. Geert van Ham implemented the Master Plan for the city corridor, Wibautstraat/Weesperstraat.

ZECH Sibylla, est ingénieure diplômée en planification urbaine. En 1991, elle fonde les bureaux de planification de Vienne et de Bregenz. Depuis 2008, elle est professeur à l'Université de technologie de Vienne et enseigne la planification et le développement régionaux. Son travail porte en particulier sur le développement urbain et régional, la conception et la modération des processus de planification, et sur un aménagement des espaces durable sur un plan écologique, social et culturel.

ZECH Sibylla, Engineering degree in spatial planning, 1991 foundation of the planning office stadtländ Vienna and Bregenz; since 2008 professor for regional planning and regional development at Vienna University of Technology. Personal work focus: urban and regional development, design and moderation of planning processes, ecologically and socio-culturally sustainable spatial planning.

SOMMAIRE / CONTENTS

| | |
|---------------------------------------|----|
| JEAN-JACQUES TERRIN | |
| ESPACE PUBLIC ET ACCESSIBILITÉ | 10 |
| <i>PUBLIC SPACE AND ACCESSIBILITY</i> | 12 |

PROJETS DE VILLES / CITY PROJECTS

| | |
|--|-----|
| GERMA BAKKER, GEERT VAN HAM, SIMON SPIETSMA | |
| LE RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS À AMSTERDAM, CHOISIR OU PARTAGER ? | 28 |
| <i>REDESIGNING AMSTERDAM'S PUBLIC SPACE: CHOOSING OR SHARING?</i> | 30 |
| JESPER DAHL, BRIAN HANSEN | |
| STRATÉGIES ET PROJETS POUR LA VILLE DE COPENHAGUE | 54 |
| <i>STRATEGIES AND PROJECTS IN THE CITY OF COPENHAGEN</i> | 56 |
| MARCO FULVIO AMADO RIBEIRO, PATRICE BULLIARD, DANIEL LITZISTORF | |
| LAUSANNE, LA VILLE EN INTENSITÉ | 72 |
| <i>LAUSANNE: INTENSITY IN THE CITY</i> | 74 |
| FAITH MARTIN | |
| ESPACES PARTAGÉS ET MARCHABILITÉ À LONDRES | 94 |
| <i>SHARED SPACE & WALKING IN LONDON</i> | 96 |
| JEAN-MARC VALENTIN, FRANÇOIS BRÉGNAC | |
| LYON, VERS UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE | 118 |
| <i>LYON: TOWARDS SUSTAINABLE URBAN MOBILITY</i> | 120 |
| ANTOINE FLEURY | |
| PARIS, CONCILIER LA DIVERSITÉ DES USAGES ET DES MOBILITÉS | 146 |
| <i>PARIS: RECONCILING MOBILITY AND DIVERSITY OF USE</i> | 148 |
| SIBYLLA ZECH, EVA KAIL | |
| STRATÉGIE DE L'ESPACE PUBLIC À VIENNE | 170 |
| <i>THE STRATEGY OF PLANNING AND IMPLEMENTING PUBLIC SPACE IN VIENNA</i> | 172 |

REGARDS / PERSPECTIVES

| | |
|--|-----|
| JEAN-PIERRE CHARBONNEAU | |
| POUR DES VILLES CONFORTABLES | 194 |
| <i>MAKING CITIES COMFORTABLE</i> | 196 |
| CATHERINE FORET | |
| PIÉTONS, CRÉATEURS DE VILLE | 214 |
| <i>PEDESTRIANS: CREATORS OF THE CITY</i> | 216 |
| BRUNO MARZLOFF, CAROLINE DE FRANQUEVILLE | |
| LA MARCHÉ, MOTEUR D'URBANITÉ | 228 |
| <i>WALKING: DRIVING FORCE OF URBANITY</i> | 230 |
| VÉRONIQUE MICHAUD | |
| ESPACE PUBLIC : LA MARCHÉ DES MÉTAMORPHOSES | 248 |
| <i>PUBLIC SPACE: METAMORPHOSIS THROUGH WALKING</i> | 250 |
| <hr/> | |
| BIBLIOGRAPHIE | 267 |
| LES AUTEURS | 271 |
| LISTE DES ACRONYMES | 276 |

