



Pour citer cette notice :

Antoine Fleury et Jean-Baptiste Frétigny, 2023, "Espaces publics".
MobiDic, Dictionnaire critique des Mobilités. Accès:
<https://doi.org/10.60582/geomob13>

Espaces publics

Antoine FLEURY
Chargé de recherche
CNRS

Jean-Baptiste FRÉTIGNY
Maître de conférence
Cergy Paris Université

Les espaces publics sont des sites privilégiés de déploiement des mobilités. À la fois scientifique, militante et relevant de l'action publique, cette catégorie est éminemment polysémique. Elle peut désigner tour à tour la sphère publique ou le débat public, un type d'interaction sociale ou encore des lieux à concevoir, à aménager ou à gérer. Dans les sciences sociales qui privilégient une entrée par l'espace, ils sont définis comme un réseau de lieux dont l'accès et l'usage sont supposément permis à toutes et tous. À cet égard, ils se caractérisent par les plus grands potentiels d'altérité et d'urbanité, la mobilité permettant à ces potentiels de se concrétiser en assurant la fréquentation des lieux. Les mobilités et les espaces publics gagnent grandement à être pensés ensemble, les mobilités donnant à comprendre et à repenser ces espaces et inversement. D'un côté, les mobilités situent les espaces publics à des échelles bien plus larges que celles auxquelles ils sont habituellement envisagés, mettant en jeu leur agencement en réseau à toutes les échelles. D'un autre côté, les espaces publics sont des sites de négociation, de confrontation et d'apprentissage où s'enrichit et se complexifie l'expérience de la mobilité.

La forte interdépendance des espaces publics et des mobilités

L'une des principales caractéristiques des espaces publics est de permettre les déplacements des individus comme des biens. À ce titre, ils sont devenus un levier majeur des politiques de mobilité, qu'il s'agisse de revisiter le partage de la voie ou de l'équiper différemment (pour les vélos en libre-service ou le covoiturage), ou bien encore de réaménager les lieux de transport et leurs abords (gares, stations de métro ou aéroports) (Passalacqua, Flonneau et Huré, 2021). Les mobilités et les espaces publics ne peuvent cependant être saisis sous le seul angle des transports. En mobilisant l'approche englobante proposée par les *mobilities studies* (Sheller et Urry,

2003), les espaces publics se révèlent plus largement plongés dans la circulation, mais aussi l'immobilité, d'individus et d'objets, « jetés ensemble » [*throwntogether*] (Massey, 2005).

Les mobilités mondialisées contribuent pleinement à construire les espaces publics contemporains. Parmi les mobilités à large échelle les plus emblématiques, celles des migrant·es et des touristes marquent toute une série d'espaces publics : mécanique de rue dans les banlieues populaires, marchés informels de souvenirs des sites touristiques, campements sur des délaissés urbains, bruits de valises à roulette dans les quartiers résidentiels, appropriation touristique des belvédères au coucher du soleil (Morelle et Jacquot, 2018 ; Piva, 2021). Leur présence transforme les paysages et les ambiances en participant d'un cosmopolitisme perceptible dans les symboles visuels, les langues, les musiques, les codes sociaux, etc. Elle produit des interactions spécifiques qui peuvent être de sociabilité, d'évitement de l'échange, de conflit d'usage ou de relations plus ambivalentes avec les riverain·es. Les sites touristiques montrent bien la diversité de ces interactions entre touristes d'un côté, chauffeurs de *tuk tuk*, vendeurs de bouteilles d'eau ou de souvenirs, souvent migrants, de l'autre (Berroir et al., 2016).

Les mobilités quotidiennes mettent également en relation les espaces publics entre eux comme avec d'autres types d'espaces. Pour les adolescent·es des quartiers d'habitat social par exemple, la fréquentation des espaces publics des centres urbains est étroitement liée à l'expérience que ces jeunes peuvent avoir des espaces publics de leur quartier de résidence (Oppenchain, 2016). Les espaces familiaux, à commencer par l'espace domestique, se révèlent cruciaux dans le rapport à la mobilité et aux espaces publics. Les normes d'encadrement des mobilités des enfants se négocient à la maison, en fonction des expériences antérieures des parents et de leur position sociale, notamment en termes de genre. La possibilité pour les enfants de se déplacer se joue aussi dans l'ensemble des espaces de sociabilité locale entre parents (Rivière, 2022).

La mobilité, en précédant et prolongeant les espaces publics, permet de l'extraire de sa lecture monographique, spatialiste ou confinée à l'échelle locale, très répandue (Fleury, 2007), et de saisir combien il est aussi fait de relations de longue et moyenne portée. Sa pratique s'inscrit dans un parcours biographique tissé par la mobilité et catalyse une succession d'expériences, d'émotions et de représentations liées à d'autres espaces publics. Dans le même mouvement, ce qui se passe dans les espaces publics contribue à précéder, accompagner et prolonger le déplacement : le rapport au lieu, la rencontre, la confrontation à l'altérité ou son évitement, l'irruption d'événements inattendus, donnent sens et infléchissent les parcours actuels et futurs. Les espaces publics permettent d'éclairer la dimension collective des mobilités, que les *mobilities studies*, souvent individualisantes (Manderscheid, 2014), tendent à sous-estimer.

Trois manières de penser les relations entre espaces publics et mobilités

La littérature a rarement cherché à articuler explicitement les relations entre espaces publics et mobilités. On peut néanmoins identifier trois figures idéaltypiques sous-jacentes dans les travaux des deux champs (Fleury, Frétigny et Kanellopoulou, 2022).

La première figure envisage les espaces publics dans un cadre qui valorise le mouvement. À la suite d'Erving Goffman (1973), on y insiste tout spécialement sur la chorégraphie des interactions en public, qui relève de formes d'exposition de soi, d'évitement et de friction entre étrangers mutuels. Cet anonymat est emblématique d'une vision cosmopolite de la ville (Simmel, 1908). Par les mobilités engagées dans des espaces publics moins familiers, les personnes mobiles se distancient de leurs espaces habituels d'interconnaissance et s'affranchissent ainsi des normes et des identités qui leur sont assignées. C'est tout le sens de l'approche d'Isaac Joseph (1984, 1999) dans son investigation du métro comme des gares parisiennes, faites de « passant[s] considérable[s] ». C'est aussi celle de la ville « à la carte » et de la « ville émergente », comme assemblage d'espaces publics variés, reliés par des mobilités choisies et multiples en périphérie urbaine (Dubois-Taine, 2001). Une tendance dans ces approches est de valoriser l'autonomie des individus et leur liberté de circuler.

Plaçant les rapports de pouvoir et les structures sociales au cœur de l'analyse, une deuxième figure se concentre sur les inégalités d'accès à l'espace public qu'il s'agisse de femmes, de sans-logis, de jeunes racisé·es, de toxicomanes, etc. (Staeheli et Mitchell, 2007). S'y joue une mise en ordre des immobilités et des mobilités par l'espace public. Exposées à un risque récurrent de harcèlement et de violence, les femmes s'avèrent contraintes dans leurs mouvements et doivent adapter leurs conduites ou éviter certains lieux (Lieber, 2008). Les aménagements dissuasifs – par exemple via la suppression ou le nouveau design de bancs (Terrolle, 2004) – participent d'une « mise en circulation » de personnes « indésirables » confortée par les interventions de police, de travailleurs sociaux et des réglementations spécifiques (Froment-Meurice, 2016). Cette exclusion des minorités et des classes populaires va de pair avec l'essor d'espaces publics voués à la consommation et aux loisirs, à destination des classes moyennes et supérieures (Smith, 1996 ; Zukin, 2010). Dans cette figure, les transformations urbaines sont l'expression d'une circulation globalisée de modèles de gestion comme d'imaginaires et de pratiques de la ville entrepreneuriale (Harvey, 1989).

Dans une troisième figure, la mobilité est abordée comme une expérience sensible et relationnelle de la circulation où les espaces publics sont mis en tension. Habité avec difficulté, l'espace public semble poussé à sa limite tant les flux prédominent. C'est tout le sens de l'analyse de Richard Sennett (1979, p. 23) sur la circulation automobile qui, selon lui, enlève à l'espace public « toute signification propre », au point d'en faire « un objet d'exaspération lorsqu'il n'est pas subordonné à la liberté de mouvement ». D'autres travaux s'attachent plutôt à saisir la mobilité comme un déploiement renouvelé des espaces publics dans le mouvement, enjeux d'appropriations labiles et hétérogènes : le train, le ferry, le bus ou le taxi collectif

sont autant de capsules de sociabilité et d'expériences embarquées à la fois sensibles et collectives (Royal et Roseman, 2021 ; Frétigny, 2011 ; Saïdi-Sharouz, 2011). Les espaces publics sont aussi saisis dans la continuité des parcours et dans la succession des ambiances (Thibaud, 2015), suivant un changement de référentiel qui replace le sujet mobile au cœur de l'analyse.

L'espace public translocal en débat

L'approche sous-tendue par chaque figure fait débat. La première tend à déconnecter les interactions nouées entre inconnues du cadre territorial qui est leur propre, donc de leur contexte social, politique et culturel (Bassand *et al.*, 2001). Elle tend aussi à évacuer les rapports de pouvoir, dans une forme d'idéalisation des sociétés urbaines, voire d'écho aux idéologies néolibérales (Lussault, 2001 ; Borja *et al.*, 2013 ; Faist, 2013 ; Söderström *et al.*, 2013). La deuxième figure oblitère les échelles intermédiaires qui sont celles des politiques à l'œuvre et des territorialités des individus engagées dans leurs déplacements (Koch et Latham, 2012). Elle tend aussi à être oublieuse du rôle du sensible dans les expériences urbaines. La troisième, enfin, s'affranchit des référents territoriaux archétypaux (le quartier, l'État-nation, etc.) et sous-estime les formes d'ancrage territorial comme les identités sociales, politiques et culturelles des personnes mobiles, donc des relations de pouvoir (Merriman, 2004).

Divers travaux apportent des pistes pour dépasser ces critiques, dont on peut considérer qu'ils permettent une approche translocale des espaces publics, entendue comme des relations à l'échelle des lieux qui composent l'espace public et de lieu à lieu à des échelles variées (pour le translocal, voir Brickell et Datta, 2011). Par rapport à la première figure, ces travaux réintroduisent des formes d'interconnaissance et plus largement d'ancrage pour un assemblage complexe, changeant et parfois conflictuel de relations allant de l'anonymat à la proximité. Cette approche a été développée, par exemple, à propos des grands sites touristiques. Les vendeurs de rue se font une place dans ces hauts-lieux de la mondialisation en nouant entre eux des relations de solidarité qui permettent, dans la mesure du possible, de contourner les interventions policières et en engageant une gamme variée de relations avec les touristes (Berroir *et al.*, 2016). Les centres commerciaux sont souvent interprétés comme des objets génériques issus de la circulation de modèles d'aménagement. À Hô-Chi-Minh-Ville, leurs parkings sont pourtant investis par des cafés informels où vont se retrouver pour déjeuner les vendeuses et certains clients (Gibert-Flutre, 2019).

Les rapports de domination, qui sont l'apanage de la deuxième figure, sont aussi analysés dans certaines recherches à une pluralité d'échelles spatiales et en croisant les rapports sociaux, permettant de mettre en lumière des relations à la mobilité et à l'espace public moins visibles et moins documentées. Les études sur les pratiques dominicales des minorités migrantes en sont emblématiques. À Hong Kong, les travailleuses domestiques philippines, dont les lieux d'activité sont dispersés à l'échelle de la ville, convergent le dimanche vers l'hypercentre. Sur le parvis de la tour de la banque HSBC et devant la gare maritime, elles se retrouvent, échangent

des informations, divers objets et discutent au téléphone avec leur entourage (McKay, 2006). On voit bien ici l'articulation des rapports de genre, de classe et de nationalité inhérente à la perspective intersectionnelle.

Une troisième piste avancée aborde l'expérience des espaces publics et des mobilités comme parcours. Elle est de nature intégratrice en abordant conjointement les dimensions très hétérogènes du sensible, des rapports de pouvoir et des processus d'identification et d'ancrage à toutes les échelles (Kanellopoulou, 2015 ; Masson, 2022), ces deux dernières dimensions n'étant que peu présentes dans la troisième figure. La traversée des anciennes lignes de front de Mostar, en Bosnie-Herzégovine, suscite même chez les jeunes un sentiment intense d'inconfort (Laketa, 2018). Ces espaces sont « collants » (*sticky*), c'est-à-dire saturés d'affects, et, à ce titre, contraignent grandement l'expérience immobile de l'espace public.

Ces pistes ne résument pas à elles seules l'intégralité des débats suscités par les espaces publics et les mobilités mais permettent de les renouveler, en pointant notamment leur dimension translocale. C'est dans cette perspective que sont remises en cause les conceptualisations occidentalocentrées par les travaux portant sur les Suds, qui mettent notamment l'accent sur l'importance de l'informalité dans les pratiques des espaces publics et des mobilités (Morelle et Jacquot, 2018). Dans les Nordes comme dans les Suds, les enjeux de sécurisation, de privatisation et de marchandisation des espaces publics et des mobilités sont depuis longtemps interrogés. Ils peuvent être pensés à nouveaux frais aussi bien en termes d'expérience sensible que de circulation des modèles de gouvernance. C'est une autre circulation, celle de la rue globale, qui sous-tend les grandes mobilisations politiques particulièrement perceptibles depuis les années 2010 à travers les échanges numériques et les modes immobiles d'investissement des espaces publics. On peut aussi penser aux débats autour de la place de l'automobile dans les espaces publics qui appellent une réflexion multiscale, la réduction de sa place dans les centres des grandes villes des Nordes étant loin d'empêcher le renforcement de sa présence en périphérie (Reigner et Brenac, 2021). Enfin, la question de la place des autres êtres vivants – animaux (Estebanez, Gouabault et Michalon, 2013) ou végétaux (Tassin, 2016) – gagne à être abordée à la croisée des espaces publics et de la circulation des non-humains et de manière translocale.

Bibliographie

- Berroir S., Bouloc C., Cattan N., Fleury A., Frétiigny J.-B. et Lassaube U., 2016, « La tour Eiffel dans la poche. Informalité et pouvoir dans la construction de la métropole touristique », *L'Espace politique*, vol. 29, n° 2, [<https://espacepolitique.revues.org/3876>]
- Borja S., Courty G. et Ramadier T., 2013, « De la valorisation de la mobilité à la domination par la mobilité ou comment la mobilité dit, fait et dispose l'individu », *Regards sociologiques*, n° 45-46, p. 101-110.
- Dubois-Taine G., 2001, « La ville émergente : un système de lieux et de liens », in Ghorra-Gobin C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 59-66.

- Faist T., 2013, « The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? », *Ethnic and Racial Studies*, vol. 36, n° 11, p. 1637-1646.
- Estabenez J., Gouabault E. et Michalon J., 2013, « Où sont les animaux ? Vers une géographie humanimale », *Carnets de géographes*, n° 5, [<https://doi.org/10.4000/cdg.1046>]
- Fleury A., 2007, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Fleury A., Frétiigny J.-B. et Kanellopoulou D. (dir.), 2022, *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Frétiigny J.-B., 2011, « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'Information géographique*, vol. 75, n° 4, p. 110-124.
- Froment-Meurice M., 2016, *Produire et réguler les espaces publics contemporains. Les politiques de gestion de l'indésirabilité à Paris*, thèse de doctorat en géographie, université Paris Est.
- Gibert-Flutre M., 2019, *Les envers de la métropolisation. Les ruelles de Hô Chi Minh Ville, Vietnam*, Paris, CNRS Éditions.
- Goffman E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne. Vol. 2. Les relations en public*, Paris, Éditions de Minuit.
- Harvey David, 1989, « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, vol. 71, n° 1, p. 3-17.
- Joseph I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, La Tour-d'Aigues, Édition de l'Aube.
- Joseph I., 1984, *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens.
- Kanellopoulou D., 2015, *La marche plurielle. Aménagements, pratiques et expériences des espaces publics au centre d'Athènes*, thèse de doctorat en géographie, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Koch R. et Latham A., 2012, « Rethinking urban public space: accounts from a junction in West London », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 37, n° 4, p. 515-529.
- Laketa S., 2018, « Between "this" Side and "that" Side: On Performativity, Youth Identities and "Sticky" Spaces », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 36, n° 1, p. 178-196.
- Lieber M., 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Lussault M., 2001, « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes », in Ghorra-Gobin C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 33-46.
- Manderscheid K., 2014, « Criticising the solitary mobile subject: Researching relational mobilities and reflecting on mobile methods », *Mobilities*, vol. 9, n° 2, p. 188-219.
- Massey D., 2005, *For Space*, Londres, Sage.

- McKay D., 2006, « Translocal Circulation: Place and Subjectivity in an Extended Filipino Community », *The Asia Pacific Journal of Anthropology*, vol. 7, p. 265-278.
- Masson D., 2022, « Comment bouge-t-on en public ? Exploration des relations entre régimes de publicité et dispositions corporelles situées », in Fleury A., Frétigny J.-B. et Kanellopoulou D. (dir.), *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 43-55.
- Jacquot S. et Morelle M., 2018, « Comment penser l'informalité dans les villes "du Nord", à partir des théories urbaines "du Sud" ? », *Métropoles*, n° 22, [<http://journals.openedition.org/metropoles/5601>]
- Merriman Peter, 2004, « Driving Places: Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway », *Theory, Culture & Society*, vol. 21, n° 4-5, p. 145-167.
- Oppenchain N., 2016, *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais.
- Passalacqua A., Flonneau M. et Huré M. (dir.), 2021, *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Piva A., 2021, « Les campements urbains parisiens à la marge du politique : quelle articulation du contrôle de la police et de l'émancipation politique ? », *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, vol. 65, p. 448-462, [<https://doi.org/10.1111/cag.12713>]
- Reigner H. et Brenac T. (dir.), 2021, *Les faux-semblants de la mobilité durable. Risques sociaux et environnementaux*, Paris, Presses de la Sorbonne, collection Mobilité et société.
- Rivière C., 2022, « Encadrer les mobilités : les parents, leurs enfants et les espaces publics urbains », in Fleury A., Frétigny J.-B. et Kanellopoulou D. (dir.), *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 91-103.
- Royal D. et Roseman S. R., 2021, « Co-passengering and the gendering of a mobile ferry space », *Journal of Transport Geography*, vol. 92, 103000, [<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103000>]
- Saidi Sharouz M., 2011, « Les taxis de Téhéran : un espace public dans une société surveillée ? », *Métropolitiques*, [<https://metropolitiques.eu/Les-taxis-de-Teheran-un-espace.html>]
- Sheller M. et Urry J., 2003, « Mobile Transformations of "Public" and "Private" Life », *Theory, Culture & Society*, vol. 20, p. 107-125.
- Simmel G., 1908 [2004], « Digressions sur l'étranger », trad. I. Joseph et P. Fritsch, in I. Joseph et J. Grafmeyer (dir.), *L'École de Chicago*, Paris, Flammarion, p. 53-59.
- Sennett R., 1979, *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.
- Söderström O., Ruedin D., Randeria S., D'Amato G. et Panese F. (dir.), 2013, *Critical Mobilities*, Londres, Routledge.
- Staeheli Lynn A. et Mitchell D., 2007, *The People's Property? Power, Politics and the Public*, New York, Routledge.

- Tassin J., 2016, « Les espèces invasives », *Revue juridique de l'environnement*, vol. 41, n° 3, p. 497-507.
- Terrolle D., « La ville dissuasive. L'envers de la solidarité avec les SDF », *Espaces et sociétés*, vol. 116-117, n° 1, p. 143-157.
- Thibaud J.-P., 2015, *En quête d'ambiances : éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses.