

Table des matières

Introduction	1
Jean-Baptiste FRÉTIGNY	
Chapitre 1. Réseaux d'infrastructures et lieux majeurs du transport dans le monde : regard géohistorique	31
Anne BRETAGNOLLE et Christophe MIMEUR	
1.1. Introduction.	31
1.2. Les transports à l'époque préindustrielle : organisation d'itinéraires terrestres de longue portée et suprématie de la voie d'eau	33
1.2.1. L'invention de la vitesse continentale par le système de la poste à cheval.	33
1.2.2. Du cabotage à la navigation transatlantique (XV ^e -XVIII ^e siècles)	35
1.2.3. Canaux et écluses à l'échelle des États-nations (XVI ^e -XIX ^e siècles)	36
1.3. La révolution de l'industrie et des transports : montée en échelle (<i>scale-up</i>) et processus de concentration et de métropolisation	38
1.3.1. Changements d'échelle dans les processus d'intégration territoriale	38
1.3.2. Sélection hiérarchique et court-circuitage d'anciennes étapes. . .	43
1.4. La mondialisation actuelle : une nouvelle géographie des lieux dominants associés aux réseaux de transport ?	45
1.4.1. Conteneurisation et fret maritime international : une compétition entre métropoles mondiales toujours renouvelée	45
1.4.2. L'aérien : une géographie spécifique des espaces et des lieux dominants	47

1.4.3. Une géographie d'Internet marquée par la matérialité des infrastructures de transmission et de stockage des données.	52
1.5. Conclusion	55
1.6. Bibliographie.	56

Chapitre 2. Les portes d'accès dans la cristallisation de la mondialisation.

61

Nadine CATTAN et Jean-Baptiste FRÉTIGNY

2.1. Introduction : les incontournables de la mondialisation.	61
2.2. Des portes de toutes sortes	63
2.2.1. Les portes-sites	64
2.2.2. Les portes-couloirs	66
2.2.3. Les portes-territoires	66
2.2.4. Les individus-portes	69
2.3. Les défis d'une fabrique territoriale et urbaine	70
2.3.1. Des attracteurs majeurs : comment perdurer ?	70
2.3.2. Des colosses aux pieds d'argile.	72
2.3.3. À la recherche de la gouvernance des portes d'entrée	75
2.4. Conclusion	77
2.5. Bibliographie.	78

Chapitre 3. L'évolution des modèles économiques des lieux de transport

81

Juliette MAULAT et Mathilde PEDRO

3.1. Introduction.	81
3.2. D'un modèle public à un modèle orienté vers le marché : l'évolution de l'économie des lieux de transport.	83
3.2.1. Le modèle économique classique des gares et des aéroports : entre approche par le réseau et régulation publique.	84
3.2.2. De nouveaux instruments de financement : commercialisation, publicisation et valorisation immobilière	85
3.2.3. Des modèles économiques différenciés	87
3.3. Les facteurs explicatifs : recompositions sectorielles, libéralisation, transformation des États et circulation des modèles.	88
3.3.1. La libéralisation des transports et les logiques de concurrence . .	88
3.3.2. Les recompositions du rôle de l'État, les doctrines du <i>new public management</i> et les politiques d'austérité	91
3.3.3. La circulation de nouveaux modèles urbains et de financement. .	92

3.4. Les conséquences de ces évolutions sur les fonctions, les formes et les pratiques des gares et des aéroports : des modèles en question.	94
3.4.1. La coexistence des fonctions de circulation et de consommation	94
3.4.2. Les conséquences territoriales de l'évolution des lieux de transport : densification, concurrences et oppositions citoyennes. . .	96
3.4.3. Une fragilisation des modèles économiques des gestionnaires des lieux de transport ?	100
3.5. Conclusion	101
3.6. Bibliographie.	101

Chapitre 4. Les lieux de la logistique : une géographie urbaine des ouvriers postindustriels 107

Nicolas RAIMBAULT

4.1. Introduction.	107
4.2. Les ouvriers des entrepôts et les enjeux sociaux de l'urbanisation diffuse	109
4.2.1. Le monde ouvrier des entrepôts	110
4.2.2. Des zones logistiques périphériques : l'émergence de centralités économiques populaires au-delà de la banlieue industrielle	111
4.2.3. Les enjeux sociaux du travail ouvrier dans l'urbain diffus	115
4.2.4. Vers une politisation de ces centralités populaires émergentes ? . .	116
4.3. Livrer la ville : classes populaires et travail mobile dans les espaces urbains	119
4.3.1. Une explosion des livraisons, une économie du <i>low cost</i>	119
4.3.2. La plateformisation des livraisons	120
4.3.3. Travailleurs indépendants et classes populaires	121
4.3.4. Mobilisations et alternatives.	123
4.4. Conclusion	126
4.5. Bibliographie.	126

Chapitre 5. L'espace public, tout contre le transport ? 131

Antoine FLEURY et Jean-Baptiste FRÉTIGNY

5.1. Introduction.	131
5.2. L'infrastructure de transport, partie prenante de l'espace public.	133
5.2.1. Les lieux de transport (im)mobiles, hauts lieux de la vie sociale	133
5.2.2. La voie et ses rapports pluriels à l'espace public	136

5.3. La place disputée du transport dans la fabrique des espaces publics . .	138
5.3.1. Trois paramètres pour partager l'espace.	138
5.3.2. Quelle remise en jeu du partage contemporain de l'espace public ?	141
5.4. Les défis d'une coconstruction des espaces publics et des transports . .	144
5.4.1. La quête d'un juste partage de l'espace	145
5.4.2. L'extension du domaine des espaces publics à d'autres infrastructures de transport	148
5.5. Conclusion	153
5.6. Bibliographie	154

Chapitre 6. Le réinvestissement des villes des Nord par les modes actifs.

Jean-Paul HUBERT, Kaduna-Eve DEMAILLY et Clément DUSONG 159

6.1. Introduction : du besoin de sortir la mobilité active des lieux assignés par l'aménagement fonctionnaliste	159
6.2. Mots et mots d'ordre de la mobilité active	161
6.2.1. Une mobilité appelée au secours de grandes causes.	162
6.2.2. Stratégie nationale et déclinaisons locales	163
6.2.3. Quantification et mesure des objectifs.	164
6.2.4. Une association de forces différentes	166
6.3. Le partage de l'espace public en question	169
6.3.1. La réintégration des modes actifs dans la circulation générale . .	170
6.3.2. Aménager la continuité des cheminements	172
6.3.3. L'enjeu de l'intermodalité avec les transports en commun et de la cohabitation entre les modes actifs	174
6.4. Conclusion : les modes actifs, vecteurs d'activation des lieux	175
6.5. Bibliographie	176

Chapitre 7. Mobilités urbaines sensibles : expériences et usages des ambiances

Damien MASSON

7.1. Introduction.	181
7.2. Ambiances et mobilités, ambiances des mobilités : spécificités d'un objet et d'une approche des lieux et des transports	184
7.2.1. Ambiances architecturales et urbaines ?	184
7.2.2. Ambiances et mobilités : une porosité méthodologique	186

7.3. Les usagers comme producteurs d’ambiances : quelles expériences sensibles des pratiques mobiles ordinaires ?	188
7.4. La production des ambiances par les gestionnaires des espaces de transport.	190
7.4.1. Fabriquer une ambiance ?	190
7.4.2. Quelles ambiances pour les lieux de transport et pour faire quoi ?	192
7.5. Un pouvoir des ambiances ? La sécurité en question	196
7.6. Conclusion	199
7.7. Bibliographie.	200

Chapitre 8. Les lieux du transport artisanal : des entre-deux dans les villes des Suds

Solène BAFFI

8.1. Introduction.	205
8.2. Des lieux qui façonnent les métropoles	207
8.2.1. Le transport artisanal, un secteur structuré par ses lieux	207
8.2.2. Les gares et arrêts de transport artisanal : des lieux de ressources et de sociabilité	209
8.2.3. Des polarités au sein d’espaces urbains fragmentés.	210
8.3. Des lieux à forts enjeux et relations de pouvoir.	212
8.3.1. Des lieux s’imposant dans l’espace urbain	212
8.3.2. Une planification des lieux du transport artisanal en négatif.	214
8.3.3. « L’esprit des lieux » du transport artisanal : un monde à part entière.	217
8.4. L’évolution du transport artisanal, reflet d’une hybridation de l’espace urbain.	219
8.4.1. Le « bricolage institutionnel » comme mode de production de l’espace urbain.	219
8.4.2. Formaliser l’informalité : planifier des services hybrides	221
8.4.3. Les outils numériques, des vecteurs de brouillage ?	222
8.5. Conclusion	224
8.6. Bibliographie.	225

Chapitre 9. Du rapprochement à la séparation : lieux de transport et ségrégation mobile

Jean-Baptiste FRÉTIGNY

9.1. Introduction.	231
9.2. Les disjonctions dans la fréquentation des lieux de transport	233

9.2.1. Le marquage social des lieux de transport	233
9.2.2. Séparation et interdépendance au regard des voies routières.	238
9.2.3. Une transition environnementale sans justice sociale ?	240
9.3. Le lieu de transport comme dispositif de mise à distance matérielle et symbolique	243
9.3.1. Le kaléidoscope de la « lutte des places ».	243
9.3.2. Par-delà les passagères et les passagers	249
9.4. Conclusion	252
9.5. Bibliographie.	254

Chapitre 10. La patrimonialisation des lieux de transport 259

Pierre-Louis BALLOT

10.1. Introduction	259
10.2. Un processus classique de patrimonialisation des lieux de transport : l'exemple des gares et des ports	261
10.2.1. Les gares et les ports : des lieux-symboles des territoires urbains, nationaux ou impériaux et de leurs diverses valeurs	261
10.2.2. Le devenir des gares patrimonialisées : des objets hérités face aux enjeux contemporains.	263
10.3. La patrimonialisation des routes : fabrique des lieux et des territoires	264
10.3.1. Des formes diverses de patrimonialisation des routes	264
10.3.2. La nationale 7 : de la route romaine à la route patrimonialisée	266
10.3.3. Les patrimonialisations de la route nationale 7 : entre médiatisation et initiatives locales	267
10.3.4. La route comme événement à l'échelle locale	270
10.4. Transport et patrimonialisation du présent : l'exemple des aéroports	272
10.4.1. Le défi de la patrimonialisation de lieux à forte évolution	273
10.4.2. Une patrimonialisation émergente	273
10.5. Conclusion	276
10.6. Bibliographie	277

Liste des auteurs. 281

Index 283