

Quel partage de la rue ?

Repenser les mobilités par les conflits d'usage

Aude Raynaud

L'essor de la marche et du vélo passerait-il par une reconnaissance des conflits, des rapports de pouvoir et des émotions ? C'est la thèse que défend Aude Raynaud pour affranchir ces pratiques et les espaces publics de la domination automobile.

Dans le débat public, les difficultés de cohabitation entre piéton·nes et cyclistes sont-elles en passe de surpasser les oppositions très médiatisées entre cyclistes et automobilistes ? Telle est la question que pose Camille Gaumont, de l'organisme de formation Adma, dans une tribune en 2022¹. Pour elle, donner plus de place à la marche et au vélo et moins à l'automobile permettrait de résorber les tensions. Une telle approche fait de la répartition de l'espace l'enjeu principal de ces conflits d'usage, définis ici comme « des contradictions ou concurrences potentielles entre certaines pratiques, formes d'appropriation de sous-ensembles spatiaux » (Melé 2013), et appelle une historicisation et une politisation de la répartition actuelle.

Au cours du xix^e siècle, les usages non circulatoires des rues (liés aux jeux, aux amuseurs publics, etc.) ont progressivement été marginalisés, contribuant à en faire des espaces monofonctionnels (Barles 2015). Au siècle suivant, le développement de l'automobile a reposé sur l'éviction formelle ou de fait de tous les autres modes de déplacement de la chaussée, excepté aux lieux et temps dédiés à leur traversée (Demade 2026). Dès les années 1970, l'hégémonie automobile a été remise en cause dans une perspective anticapitaliste (Huré 2013). Puis, au fil des décennies suivantes, s'est affirmée une volonté politique de rééquilibrer l'espace public entre les différents modes de déplacement (Puchaczewski 2022), délaissant l'anticapitalisme initial.

Cette politisation du partage de la rue et des mobilités laisse dans l'ombre les conflits liés aux mobilités. Comment sont-ils vécus, de manière hétérogène, par leurs protagonistes ? Quel rôle joue l'aménagement des rues dans ces conflits, dans un monde dominé par l'automobilité, ce « paradigme de mobilité centré sur l'automobile personnelle » (Laviolette *et al.* 2020) ? Autrement dit, et plus largement que le partage d'un même espace restreint, que doivent ces conflits d'usage à l'automobilité ? Et que se passerait-il dans un monde qui serait sorti de l'automobilité ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur un état de l'art réunissant des études de différents pays (Singapour, Canada, Grèce, France...) et les résultats d'une enquête ethnographique menée dans le cadre d'une thèse auprès des usager·es (piéton·nes et cyclistes)

¹ Adma : Académie des mobilités actives. Camille Gaumont, « Pour traiter les conflits entre piétons et cyclistes, l'aménagement de l'espace public est l'un des principaux leviers d'action », *Le Monde*, 28 juillet 2022. URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/07/28/pour-traiter-les-conflits-entre-pietons-et-cyclistes-l-amenagement-de-l-espace-public-est-l-un-des-principaux-leviers-d-action_6136407_3232.html?srsltid=AfmBOooNh03uoQOWY3ETVdyrzQW_Hb17H09HbcNcZ0z1ptD2yOphQ1Jp.

et des acteur·ices politiques (associations, services techniques, élu·es) des communes de Lyon et Paris².

Comprendre les interactions entre modes de déplacement par les émotions

Chez les piéton·nes, l'évolution récente de la pratique cycliste a engendré « un retournement de préoccupation », dont témoigne le secrétaire général de l'association 60 Millions de piétons : « Avant le Covid, [...] la plupart des interpellations [...] [portaient sur] le stationnement sauvage des voitures sur les trottoirs. [...] Et après le Covid, [...] c'est : "les vélos, il y en a ras le bol !" » Depuis lors, les piéton·nes expriment de la peur et de la colère à l'encontre des cyclistes, et pas uniquement les personnes âgées ou en situation de handicap. Ainsi, Suzanne (36 ans, Paris) : « Un vrai passage piéton où c'est à nous de traverser et qu'ils te foncent dessus, ça me saoule. Je pense que quand ils me font peur en fait, là je peux [m'énervé]. » Les cyclistes, en revanche, expriment de l'agacement à l'égard des piéton·nes et de la peur envers les véhicules motorisés : « S'il arrive quelque chose, c'est toi qui vas prendre, beaucoup moins la voiture. Je suis mon propre airbag » (Orthense, 25 ans, Lyon). La perception et l'appréciation personnelle des interactions dépendent ainsi de la vulnérabilité de l'utilisateur·e, définie par son âge, sa capacité physique, mais également de son « affiliation [...] au groupe d'utilisateurs de la route le plus (ou le moins) vulnérable » (Von Stülpnagel et Rintelen 2024, p. 12).

Les acteurs politiques traduisent la peur ressentie, tant par les piéton·nes que par les cyclistes, en un « sentiment d'insécurité » qui ne correspond pas nécessairement à une situation objective de danger (Boufous *et al.* 2018). Ce sentiment est une catégorie « flou[e] et polysémique » introduite dans les années 1970 à la faveur du tournant sécuritaire qui s'y amorce. Il devient progressivement un indicateur « dont les agents politiques doivent se saisir afin de répondre aux attentes d'une partie de l'opinion » (Bourgoin 2013, p. 37). Réduire l'expression émotionnelle des conflits d'usage à la peur, traduite en sentiment d'insécurité, restreint les significations socio-politiques de ces conflits et incite à y répondre par le contrôle et la sanction des « incivilités » – notion également issue du tournant sécuritaire – à l'origine de cette peur.

La pluralité des émotions exprimées témoigne d'une asymétrie dans les interactions. Les principales émotions liées sont la peur, la colère, l'agacement et l'indignation. La colère, l'agacement et l'indignation apparaissent principalement en cas d'empiètement, c'est-à-dire quand les autres utilisateur·es ne respectent pas l'espace-temps qui leur est dévolu. La peur est principalement l'expression de la crainte d'une collision et des conséquences de celle-ci. L'ensemble des utilisateur·es expriment de l'agacement et de l'indignation tandis que seul·es les plus vulnérables craignent pour elles ou eux-mêmes : piéton·nes face aux cyclistes et cyclistes face aux automobilistes. Ainsi, l'émotion ressentie dépend pour partie de la position de l'utilisateur·e dans la hiérarchie des modes. Cette dernière pèse dans les rapports de force, en fonction de la masse et la vitesse des véhicules, mais aussi de la place accordée aux différents modes dans les représentations sociales et l'aménagement de l'espace.

Entre séparation et mixité : le rôle de l'aménagement dans les usages et les conflits

De nombreuses villes adoptent, en réduisant l'espace dédié à l'automobile, des plans de circulation favorables au vélo et à la marche, qui distinguent deux principales catégories de voirie : les axes structurants destinés au trafic de transit, où chaque mode bénéficie d'un espace dédié, et les axes de desserte, où la mixité est de mise grâce à une réduction de la vitesse et du

² Les entretiens réalisés ont été retranscrits grâce à un logiciel spécialisé utilisant de l'IA avant d'être soigneusement relus.

trafic. Cette division de la voirie s'opère selon la place de l'axe dans le réseau viaire et le nombre quotidien de véhicules qui y circulent (Cerema 2020, 2021).

À ce jour, les espaces partagés sont peu appréciés de l'ensemble des usager·es qui n'y ont pas leurs repères habituels : « Les voies partagées [...] c'est un peu la misère [...] parce que tu as les piétons qui gueulent que tu sois là alors que c'est partagé, tu as les cyclistes qui gueulent parce que les piétons sont là alors que c'est partagé [...] personne ne sait où se positionner » (Stéphanie, 30 ans, Lyon).

L'insatisfaction face à ces espaces provient également du fait que ceux-ci contraignent à prêter plus attention aux autres. Ils sont cependant plus à même de permettre d'autres usages que ceux circulatoires – commerçants ou récréatifs, par exemple –, lesquels participent à ralentir les mobilités et, de ce fait, sont favorables aux piéton·nes.

Les espaces séparés sont, quant à eux, plébiscités. Les pistes cyclables sont vues comme un moyen de « gérer le flux de circulation » (Céline, 56 ans, Lyon) et induisent une faible attention aux autres modes et une vitesse relativement élevée. Malgré les fréquents conflits d'usage dans les espaces séparés (sous forme de refus de priorité, notamment), les espaces séparés sont considérés par les usager·es et les acteur·ices politiques comme étant moins propices à l'émergence de tels conflits. Leur pratique apparaît plus évidente : « C'est plus facile aussi [de] comprendre comment ça fonctionne » (Baptiste, 32 ans, Paris).

Les aménagements cyclables séparés portent aujourd'hui l'essor de la pratique cycliste, le partage d'un même espace avec les véhicules motorisés faisant au contraire figure de repoussoir. Mais ces espaces dédiés reproduisent l'organisation spatiale telle qu'elle a été conçue pour les véhicules motorisés et, à travers celle-ci, la domination des véhicules sur les piéton·nes. Une réduction drastique du nombre de véhicules motorisés en circulation devient alors un élément décisif mais pas exclusif pour envisager d'autres modalités de partage de l'espace urbain à l'échelle d'une ville.

Cohabiter dans le monde post-automobilité

Réduire à peau de chagrin le nombre de véhicules motorisés en circulation implique de sortir du système actuel centré sur l'automobile, lequel a permis et imposé une augmentation des distances, une accélération des déplacements et une organisation spatiale spécifique. Il est cependant illusoire de croire que la fin de l'automobilité signera la fin des conflits d'usage dans l'espace public : ces conflits seront réagencés en fonction de l'évolution des usages et des rapports de force.

La fin de la dominance automobile aura deux conséquences tangibles directes : la disparition des principaux responsables des décès et blessés graves sur la route (ONISR 2025) et un gain d'espace conséquent. Cet espace sera alors disponible pour d'autres usages, mobilitaires ou non, et son attribution ainsi que sa régulation dépendront des velléités et priorités politiques.

Dans ce monde post-automobilité, la volonté de privilégier la marche à pied, antithèse de l'automobile dans le rapport au temps et à la distance qu'elle induit, se traduira par la mise en place de la mixité des usages dans l'ensemble des rues et par l'imposition de la priorité piétonne. L'accès à de nombreuses rues sera interdit aux véhicules motorisés (secours exceptés) mais des véhicules non motorisés pourront y assurer la desserte et le ramassage des déchets. Les conducteur·ices de véhicules seront tenu·es de s'adapter aux piéton·nes et non l'inverse – comme c'est actuellement le cas en zone piétonne. L'augmentation de la place allouée aux piéton·nes et la diversification des usages de l'espace (marchands, récréatifs, circulatoires...) contribueront à accroître le nombre de personnes présentes dans les rues, ce qui modifiera le rapport de force entre piéton·nes et véhicules, en faveur des premier·es. Cette fréquentation

accrue participera à y limiter les risques de harcèlement et d'agression dans l'espace public et à lever les freins aux déplacements des personnes qui en sont structurellement victimes (Rivière 2025). Par ailleurs, le développement d'usages non circulatoires charriera son lot de conflits d'usage qu'il s'agira d'arbitrer politiquement.

Ces évolutions seront accompagnées de changements sociaux et de modifications plus globales de l'aménagement urbain. Le respect de la priorité piétonne par les personnes véhiculées suppose, outre la supériorité numérique des piéton·nes, un détachement relatif à l'égard de la vitesse et des horaires et donc un moindre stress à la conduite, à l'inverse de ce dont Fannely (40 ans, Lyon) témoigne actuellement : « Quand c'est les heures d'école, forcément ça formate [...]. Il y a deux créneaux possibles et [...] après ils ferment la grille, tu dois faire garder ton enfant, ça motive quand même à arriver à l'heure. » Par ailleurs, privilégier la marche impose de réduire les distances à parcourir au quotidien, ce qui suppose une réorganisation dans l'attribution du bâti aux différentes fonctions urbaines (habitat, loisir, travail, commerces...), isolées les unes des autres par des décennies d'aménagement reposant sur l'automobilité.

Arbitrages et partage d'un espace contraint

Depuis l'émergence et le développement de l'automobilité, nos modes de vie, nos espaces urbains et nos représentations sociales ont été profondément modifiés. Les récentes inflexions en faveur du vélo et de la marche, si elles s'appuient sur une remise en cause de ce système, ne parviennent pas pour autant à le modifier en profondeur. Aborder les enjeux de cohabitation entre différents modes de déplacement par le prisme des émotions différenciées des protagonistes des mobilités permet de saisir les enjeux des conflits d'usage et d'identifier les rapports de force qui structurent à travers elles ces interactions. L'aménagement urbain, en encadrant les interactions, affecte les modalités, les enjeux et les perceptions des conflits d'usage mais n'est pas en tant que tel une garantie de résolution de ces conflits. Contraint par la présence dominante des automobiles, l'aménagement actuel reproduit des logiques préexistantes, telles que la stricte séparation des modes. Le dépassement de l'automobilité et des logiques urbanistiques que ce système mobilise ouvre de nouvelles perspectives de cohabitation et renoue avec les critiques anticapitalistes émises à l'encontre de ce système.

Bibliographie

- Barles, S. 2015. « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin xviii^e-fin xix^e siècles », *Ethnologie française*, vol. 45, n° 3, p.421-430.
- Boufous, S., Hatfield, J. et Grzebieta, R. 2018. « The impact of environmental factors on cycling speed on shared paths », *Accident Analysis & Prevention*, n° 110, p. 171-176.
- Bourgoin, N. 2013. *La Révolution sécuritaire (1976-2012)*, Paris : Champ social.
- Cerema. 2020. *Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes*, Bron : Éditions du Cerema.
- Cerema. 2021. *Rendre sa voirie cyclable. Les clés de la réussite*, Bron : Éditions du Cerema.
- Demade, J. 2026. *Motoriser la ville. Une histoire mondiale des déplacements urbains (fin xix^e-début xxi^e siècle)*, Paris : PUF.
- Huré, M. 2013. « Les réseaux transnationaux du vélo : gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010) », thèse de science politique, Université Lyon 2.

- Laviolette, J., Morency C. et Waygood, O. 2020. « Persistance de l’automobilité ? Analyse en trois perspectives », *Flux*, n° 119-120, p. 142-172.
- Melé, P. 2013. « Conflit d’usage », in I. Casillo, R. Barbier, L. Blondiaux, F. Chateauraynaud, J.-M. Fourniau, R. Lefebvre, C. Neveu et Salles, D. (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la Participation, DicoPart (1^{re} édition)*, GIS Démocratie et Participation. URL : <https://www.dicopart.fr/conflit-d-usage-2013>.
- ONISR. 2025. *La Sécurité routière en France. Bilan de l’accidentalité de l’année 2024*, Observatoire national interministériel de la sécurité routière.
- Puchaczewski, R. 2022. « Observation, évaluation et fabrique des politiques cyclables à l’heure du retour du vélo : le cas de l’agglomération toulousaine », thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse le Mirail-Toulouse 2.
- Rivière, C. 2025. « Ce que les gentrifieuses disent des quartiers riches », *Métropolitiques*, 5 juin 2025. URL: <https://metropolitiques.eu/Ce-que-les-gentrifieuses-disent-des-quartiers-riches.html>.
- Von Stülpnagel, R. et Rintelen, H. 2024. « A matter of space and perspective – Cyclists’, car drivers’, and pedestrians’ assumptions about subjective safety in shared traffic situations », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 179 (janvier).

Aude Raynaud est doctorante en anthropologie et en science politique au sein du LAET, à l’École nationale des travaux publics de l’État (ENTPE). Ses recherches portent sur les enjeux de cohabitation entre piéton·nes et cyclistes dans l’espace public urbain ainsi que sur la construction de ces conflits d’usage en problème public. Ses travaux se concentrent notamment sur les rapports de pouvoir qui structurent les interactions entre usager·es.

Pour citer cet article :

Aude Raynaud, « Quel partage de la rue ? Repenser les mobilités par les conflits d’usage », *Métropolitiques*, 24 septembre 2026.

URL : <https://metropolitiques.eu/Quel-partage-de-la-rue.html>

DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2331>