



Cédric Ferial, La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XXe siècle

Corinne Tiry-Ono

► To cite this version:

Corinne Tiry-Ono. Cédric Ferial, La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XXe siècle. Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, 2023, 10.4000/craup.12530 . hal-04334733

HAL Id: hal-04334733

<https://hal.science/hal-04334733v1>

Submitted on 26 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Cédric Ferial, *La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle*

Compte rendu d'ouvrage

Corinne Tiry-Ono



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/craup/12530>

DOI : 10.4000/craup.12530

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Corinne Tiry-Ono, « Cédric Ferial, *La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle* », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], Actualités de la recherche, mis en ligne le 24 avril 2023, consulté le 23 octobre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/craup/12530> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.12530>

Ce document a été généré automatiquement le 23 octobre 2023.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

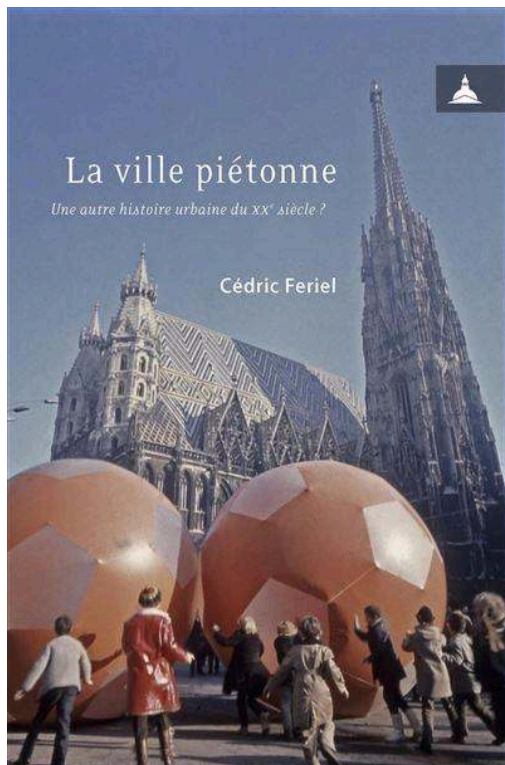
Cédric Ferial, *La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle*

Compte rendu d'ouvrage

Corinne Tiry-Ono

RÉFÉRENCE

Cédric Ferial, *La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle ?*, Paris, Éditions de la Sorbonne (Série histoire environnementale), 2022, 314 pages.



- 1 Le piéton dans la ville ne pourrait-il être défini autrement qu'en négatif ou alternative de l'automobile ? La piétonnisation, son corollaire en matière d'aménagement urbain, ne relève-t-elle pas de stratégies plus vastes et complexes ? À quelles échelles et dans quels milieux professionnels le sujet est-il historiquement porté et mis en œuvre ?
- 2 Ce sont les principales questions auxquelles s'attache cet ouvrage d'histoire urbaine, à l'appui d'une documentation fouillée, précise et souvent inédite issue de sources archivistiques locales originales provenant de l'action et du terrain. Comme son sous-titre l'indique clairement, il ambitionne en parallèle de relire l'histoire de l'urbanisme du siècle dernier — en fait, à partir des années 1930 — à travers le prisme de la prise en compte du piéton dans les politiques et actions des villes — ici principalement européennes et nord-américaines. Si l'année 1972 peut être considérée comme l'acmé du phénomène de piétonnisation en Occident, le demi-siècle écoulé depuis permet aussi à l'auteur de dessiner une antériorité au sujet actuel de l'espace public.
- 3 En complément des travaux d'historiens français de la mobilité tels que Mathieu Flonneau ou Arnaud Passalacqua, centrés sur la capitale francilienne, Cédric Fériel¹ s'intéresse aux villes moyennes ou futures métropoles régionales. C'est en leur sein que le sujet de la piétonnisation (de leurs centres) s'est posé en termes aigus et novateurs dans plusieurs cas quand les expériences des grandes métropoles comme Londres, Paris ou New York² ont quant à elles peiné à voir le jour. C'est l'Allemagne (Essen, Cologne) ou le Danemark (Copenhague, une capitale de petite taille) notamment qui lancent l'impulsion en Europe tandis que l'auteur s'arrête sur deux cas d'étude peu connus et comparés, situés des deux côtés de la Manche³ : Norwich et Rouen⁴. À travers un sujet souvent mené à bas bruit mais récurrent depuis la fin de la reconstruction post-1945, l'auteur montre comment cette approche de la ville a fait bouger les lignes de l'action publique locale dans ses relations au pouvoir central planificateur d'une part, dans ses méthodes de négociation avec les acteurs locaux de secteurs variés (économique, politique, technique au niveau de la gestion de la circulation notamment). En France, dans les années 1960-1970, la montée en puissance des projets de piétonnisation des centres des villes moyennes illustre cette période de transition entre la remise en question d'un État centralisé planificateur et l'émancipation des collectivités locales en matière de prise de décision dans la perspective d'une décentralisation attendue.
- 4 Au-delà de son apport indéniable à l'histoire de l'urbanisme du XX^e siècle, l'ouvrage est aussi un modèle de discussion académique. L'auteur expose au fil du déroulé du livre ses hypothèses, toujours pertinentes, et en quoi elles reformulent certains acquis ou raccourcis de la « grande » histoire, où tout changement important ne pourrait être impulsé que par le haut (l'État). C'est à une leçon d'action publique, offerte par ses reconstitutions documentées et critiques que l'historien Cédric Fériel nous invite. Les sources et l'iconographie proviennent aussi des médias spécialisés ou généralistes, qui contextualisent plus largement des débats ou conflits locaux.
- 5 Les échelles et milieux professionnels internationaux, en particulier européens, ne sont pas pour autant négligés. L'auteur reconstitue également les origines conceptuelles de la rue piétonne (*pedestrian mall* outre-Atlantique), décrypte les réseaux d'échange ou d'influence qui se mettent en place entre le Vieux et le Nouveau Continent — et réciproquement selon les périodes — tandis que la Grande Bretagne, avec le Rapport Buchanan (1963) et son retentissement quasi-planétaire, occupe une place forcément singulière. Pour autant, l'urbanisme de dalle, *a priori* paradis du piéton urbain, déjà abondamment traité par les chercheurs en histoire de l'architecture et de la ville⁵, n'est

pas l'objet retenu par l'auteur, qui se concentre sur l'adaptation de l'existant. Cet angle privilégié trouve toute son acuité aujourd'hui dans un contexte où une économie / écologie des interventions prône avec lucidité la transformation de ce qui est hérité.

- 6 Les relations de l'auteur à l'architecture sont parfois paradoxales. D'un côté, son environnement scientifique et ses liens avec le Labex Futurs Urbains constituent un lieu éclairant pour la prise en compte de la dimension architecturale du sujet (l'apport des architectes dans la réflexion ou la conception de dispositifs urbains intégrateurs du piéton), de l'autre des références majeures de projets manifestes sont passées sous silence. Nous pensons par exemple aux travaux du couple Smithson et en particulier à leur proposition pour le concours Hauptstadt Berlin, en 1957-1958, et son principe de « rue suspendue » (*street-in-the-air*). Quel a pu être l'impact de cette proposition audacieuse auprès des acteurs de la piétonnisation ? L'auteur minimise les apports théoriques des concepteurs au profit des acteurs économiques locaux ou techniques des municipalités. Cela expliquerait pourquoi la dimension réglementaire, voire temporaire ou expérimentale, a primé dans un premier temps sur de véritables aménagements pérennes des espaces urbains dévolus au piéton seul. Cette analyse n'est pas sans faire écho aujourd'hui à la politique de la Ville de Paris en la matière à la suite de la crise sanitaire de 2020 — nous pensons bien sûr à la rue de Rivoli où l'automobile individuelle est exclue sans reconfiguration spatiale de la voie...
- 7 Longtemps aux mains des seuls acteurs politiques, la piétonnisation est appréhendée comme un instrument aux visées variées telles que la revitalisation économique des centres commerçants en déclin et/ou mis à mal par la concurrence de la grande distribution qui s'implante en périphérie, ou contribuer à la préservation et la valorisation du patrimoine architectural et urbain des centres historiques. Pour l'auteur, autour du phénomène gravite une réflexion de fond sur la centralité des villes du second XX^e siècle : dès les années 1940 aux États-Unis, en prise avec le problème des *downtowns* évidés et dégradés, lors de la reconstruction en Europe, avec l'exemple emblématique du Lijnbaan à Rotterdam, jusqu'aux années 1980 en France. À la suite du couple pionnier Norwich-Rouen, l'auteur développe celui de Bologne-Munich, marqué au début des années 1970 par un engagement politique fort qui se traduit par une réflexion globale sur leurs centres respectifs, dont la piétonnisation est une composante et non le seul levier. Toutes ces dimensions ne sont-elles pas aussi à rapprocher des réflexions et débats sur le « retour de la rue » qui émergent au même moment, tout au moins en Europe, en réaction à l'urbanisme des grands ensembles ?
- 8 L'auteur montre parfaitement, en creux, que les notions de durabilité, de santé publique, de partage de l'espace public, aujourd'hui attribuées à la marche (en ville), étaient absentes du débat des précurseurs. Et c'est en partie de là que proviennent, dans les années 1980 en France, la critique et l'échec des centres anciens piétonnisés de manière générique : la prévalence de motivations commerciales et la création d'isolats sans articulation avec d'autres échelles ou enjeux, ne pouvaient que déboucher sur une remise en question de ce modèle déroulé au kilomètre, aux effets peu convaincants sur la qualité de l'air notamment.
- 9 Pour les architectes, le sujet de la ville piétonne interroge forcément quant à la forme à lui donner, inclusive plutôt qu'excluante. En arrière-plan de l'ouvrage, c'est l'ambiguïté du statut conceptuel et matériel des espaces dédiés aux piétons qui transparait : forme urbaine à part entière (dont la dalle serait le degré zéro) ou simple adaptation d'un existant ? Au tournant des années 1970, l'auteur nous rappelle qu'émergent toutefois

des orientations plus engagées, avec le travail de l'architecte-urbaniste Jan Gehl au Danemark par exemple, ou les expérimentations *in situ* des groupes d'architectes viennois Haus-Rucker-Co ou Coop Himmelb(l)au — que l'on retrouve en quelque sorte dans le travail du plasticien britannique Anish Kapoor, pourrions-nous ajouter. La dimension artistique ou les actions participatives dans l'espace public contribuent aussi à faire évoluer le rapport du citoyen à son environnement urbain : une autre des multiples facettes que le sujet du piéton dans la ville convoque.

NOTES

1. Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Rennes 2, l'auteur a soutenu en 2015 la thèse *Piétonner les centres-villes (1960-1980). États, pouvoirs municipaux et sociétés urbaines face aux mutations des centres urbains au second XX^e siècle (Europe, États-Unis)*.
 2. Lewis Mumford attirait pourtant l'attention dès 1955 sur cet enjeu de santé publique avec son article « Restored Circulation, Renewed Life » ("Circulation et santé urbaine") paru dans le magazine *The New Yorker*, traduit dans *Le Piéton de New York*, Paris, Éditions du Linteau, 2016, p. 123-133.
 3. À titre de contre-exemple et de complément, nous renvoyons à la thèse de l'architecte Anne Portnoï : *La tradition du town design et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises*, soutenue en 2017.
 4. Dans le cas de Rouen, l'actualité des livraisons scientifiques dans le domaine de l'histoire des mobilités et des projets d'urbanisme permet de resituer l'histoire de la piétonnisation du centre ancien dans l'ensemble des actions publiques depuis l'après-guerre : Juliette Maulat et Élise Guillermin, *Une métropole en mobilité. Récit de l'action publique rouennaise depuis les années 1950*, Paris, Autrement, (Les cahiers POPSU), 2022.
 5. Voir les travaux de Virginie Picon-Lefebvre : *Paris-Ville moderne : Maine-Montparnasse et La Défense 1950-1975*, Paris, Norma, 2003, pour les opérations prestigieuses à Paris de la période Pompidou mais aussi sur les aménagements des espaces extérieurs des grands ensembles (sous sa direction) : *Les Espaces publics modernes. Situations et propositions*, Paris, Le Moniteur, 1997.
-

AUTEURS

CORINNE TIRY-ONO

Architecte DPLG, docteure de l'EPHE, Corinne Tiry-Ono est professeure en ville et territoires à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Val de Seine (ENSAPVS), chercheuse au sein du CRH (UMR 7218 LAVUE) et chercheuse associée au CRCAO (UMR 8155, équipe Japon). Ses travaux de recherche portent sur les mutations architecturales, urbaines et paysagères des

métropoles post-industrielles, en particulier au Japon, à partir de leurs systèmes matériels de mobilité dans une perspective à la fois historique et opérationnelle à l'aune des transitions.