



**HAL**  
open science

## Les politiques de piétonnisation vues par un historien

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. Les politiques de piétonnisation vues par un historien. *Géographie et cultures*, 2024, 120-121, pp.265-267. 10.4000/11tj9 . hal-04616541

**HAL Id: hal-04616541**

**<https://hal.science/hal-04616541>**

Submitted on 18 Jun 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 - ShareAlike 4.0 International License

120-121 | 2021

Baigner et laver son corps en ville

Lectures

## Les politiques de piétonnisation vues par un historien

Jean-Pierre Wolff

p. 265-267

<https://doi.org/10.4000/11tj9>

Référence(s) :

Cédric Ferial, 2022, *La ville piétonne : une autre histoire urbaine du XX<sup>e</sup> siècle ?*, Paris, Éditions de la Sorbonne, coll. Homme et société, 314 p.

[Texte](#) | [Citation](#) | [Auteur](#)

### Texte intégral

PDF

[Partager par e-mail](#)

1

Contrairement à la vulgate communément admise, l'ouvrage de Cédric Ferial, paru en 2022, tourne le dos à une approche nationale et aux raccourcis à l'emporte-pièce au sujet de la piétonnisation comme fondement d'une nouvelle politique urbaine. L'auteur se plonge dans l'histoire d'un processus complexe s'enracinant dans un mouvement architectural et urbanistique, dans une gouvernance locale plus ou moins forte et surtout dans la manifestation d'intérêts purement économiques pour ne pas dire commerciaux.

2

En douze chapitres complétés par une riche bibliographie, il revisite l'émergence de la ville pédestre et de la rue piétonne des deux côtés de l'Atlantique. En cela, sa démarche est relativement innovante en présentant en Amérique du Nord, le volontarisme du monde marchand dans la réalisation de mails pié-ton-niers aux objectifs quasi uniquement commerciaux, tandis qu'en Europe du Nord-Ouest, la planification urbaine, les aspirations nouvelles de cadre et de qualité de vie voilent l'aspect purement consumériste de ces réalisations. Il tord également le cou aux idées les plus communément admises au sujet de la ville piétonne et la seconde partie de son titre : *Une autre histoire urbaine du XX<sup>e</sup> siècle ?* indique l'ambition de cet ouvrage. Même si l'exploration de cette ambition n'est pas l'objet de son travail, elle souligne que la piétonnisation d'une ou de quelques rues d'un centre ne peut pas être déconnectée d'un tout englobant.

3

Pourtant, pour la plupart des spécialistes de la piétonnisation, celle-ci est dis-sociée du territoire urbain et/ou métropolitain. Par l'artifice de la piétonnisa-tion, l'exclusion de l'automobile, l'amélioration de l'environnement, la bonification de l'espace public, la redécouverte et la protection du patrimoine historique et *in fine* l'affirmation d'un cadre de vie sont convoquées souvent pêle-mêle par les différents acteurs de cette

politique, qui ignorent volontai-re-ment ou non les relations entre cet espace sanctuarisé et le reste de l'agglomération.

4

L'intérêt de ce travail est de reprendre ces approches, évoluant dans le temps de 1930 à 1980, en s'appuyant sur une description détaillée et précise des projets, des décisions politiques et des réalisations. Il décortique les jeux d'influence et de pouvoir entre les aménageurs, les architectes, les bureaux d'études, les planificateurs, les urbanistes appartenant ou non aux administrations locales, nationales et internationales. Il analyse la réactivité des organisations commerciales et économiques puissantes localement et nationalement, face aux changements urbains et commerciaux, en relation étroite ou en opposition plus ou moins frontale avec un personnel politique local au pouvoir différencié suivant les villes et les pays considérés. À travers cette description des enjeux divers de la piétonnisation, il montre également les coups de bluff pour monter ces opérations, leur réussite et quelquefois aussi leur échec.

5

La puissance démonstrative des expériences décrites repose sur les comparaisons faites par l'auteur. Comparaisons internationales comme entre Norwich et Rouen, Vienne et Copenhague ou Munich et Springfield, nationales entre Cologne et Essen, Bologne et Rome, Coventry et Leeds, Grenoble et Besançon, Amsterdam et Rotterdam, à l'intérieur d'une même ville Munich avec un traitement différencié entre rues commerciales et rues historiques et à New London avec des espaces publics ouverts et des zones purement commerciales. Ajoutant une nouvelle couche de réflexion, la comparaison entre rues piétonnes dans les systèmes capitaliste et socialiste de cette époque, débouche sur des objets quasi identiques, si ce n'est l'absence d'enseignes publicitaires dans les villes de RDA par rapport à celles de RFA, mais s'inscrivant dans des approches idéologiques totalement opposées. En effet, en RDA, l'espace piétonnier renforce la réalisation des aspirations de l'homme nouveau en termes de bien être dans un milieu protégé, tandis que la propagande communiste dénonce les mêmes rues piétonnes dans les pays capitalistes comme étant le creuset des inégalités sociales autour du consumérisme.

6

Tout au long de cet ouvrage, les acteurs, les politiques, les réalisations, les réussites, mais aussi les difficultés et les échecs qui s'échelonnent entre 1960 et 1980, sont questionnées. Derrière les utopies et les images de ces expériences, souvent le pragmatisme et le réalisme sont à l'œuvre pour répondre au déclin des centres, à la hiérarchisation des circulations, au modèle de société et au fonctionnement d'une métropole bien éloigné de la rue piétonne moderne, commerciale et patrimonialisée, née plus souvent d'une succession de consensus que d'une vision archétypale d'un aménageur et/ou d'un élu. Pour l'auteur, « cette piétonnisation n'est pas une fin en soi – elle est un moyen » pour comprendre ce qui se passe dans des villes millionnaires ou plus petites. L'urbanisme commercial partagé entre les nouveaux centres commerciaux de périphérie et le centre façonne ce réaménagement des rues piétonnes commerciales du centre-ville. Les politiques créent une nouvelle sociabilité à partir du concept allemand de *Lebensqualität* (qualité de la vie) dans ces espaces piétonnés qui irrigueront une nouvelle idéologie urbaine d'inspiration social-démocrate.

7

Pour replacer cette problématique dans un contexte historique plus large, il aurait fallu rappeler, d'une façon plus nette, la rupture brutale produite par la Révolution

urbaine du XIX<sup>e</sup> siècle avec le passage de la ville piétonne à la ville mécanique modifiant profondément les conceptions de la ville et qui posera aux ingénieurs et aux architectes/urbanistes de la première moitié du siècle suivant de nouveaux défis non seulement pour que piétons et automo-bilistes trouvent un *modus vivendi*, mais aussi pour que cet urbanisme galo-pant et déstructurant spatialement et sociologiquement ne débouche pas, de plus en plus, que sur des dysfonctionnements socio-économiques et symbo-liqués.

8

Un regret, l'iconographie utilisée pour appuyer les démonstrations, que ce soit au niveau des photos que des plans, laisse un peu à désirer surtout lorsqu'on la compare à la richesse des propos et des développements évoqués et c'est sans doute à travers cet aspect que l'historien peine par rapport à l'architecte, l'urbaniste ou au géographe, qui auraient eu recours à des comparaisons de vues à deux époques différentes et à des clichés beaucoup plus nets.

9

Mais, c'est un détail comparé à l'apport de cet ouvrage pour élargir notre focale sur la question de la ville piétonne qui ne renvoie pas tellement à la ques-tion actuelle de la ville marchable ou à la marchabilité en ville, mais plutôt à l'organisation et au fonctionnement de l'espace urbain et métropolitain, aux devenirs des centres entre réserve patrimoniale et autel de la consommation et au marketing urbain et/ou politique.

[Haut de page](#)

## Pour citer cet article

### Référence papier

Jean-Pierre Wolff, « Les politiques de piétonnisation vues par un historien », *Géographie et cultures*, 120-121 | 2021, 265-267.

### Référence électronique

Jean-Pierre Wolff, « Les politiques de piétonnisation vues par un historien », *Géographie et cultures* [En ligne], 120-121 | 2021, mis en ligne le 11 juin 2024, consulté le 14 juin 2024.

URL : <http://journals.openedition.org/gc/20927> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/11tj9>

[Haut de page](#)

## Auteur

### Jean-Pierre Wolff

Laboratoire Lisst

Université de Toulouse Jean Jaurès

[Haut de page](#)

## Droits d'auteur



Le texte seul est utilisable sous licence [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/). Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.