



**HAL**  
open science

## Les métropoles européennes en marche.

Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Rachel Thomas. Les métropoles européennes en marche. : Recension de l'ouvrage sous la direction de Jacques Terrin : Le piéton dans la ville. L'espace public partagé. Marseille, Edition Parenthèses, 2011.. Le piéton dans la ville. L'espace public partagé., 2011. halshs-04632541

**HAL Id: halshs-04632541**

**<https://shs.hal.science/halshs-04632541>**

Submitted on 2 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

## LES METROPOLES EUROPEENNES EN MARCHÉ

Recension proposée par Rachel THOMAS  
Sociologue, Chargée de recherche CNRS CRESSON  
Le 15 novembre 2011

### Ouvrage recensé :

TERRIN, Jean-Jacques (sous la direction de)(2011). *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*. Marseille, Edition Parenthèses, 279 pages

Les ouvrages, les recherches, les colloques ou séminaires sur le thème de la marche en ville abondent depuis le milieu des années deux mille. Si les champs disciplinaires convoqués et les clés de lecture restent multiples, la plupart des réflexions engagées mettent l'accent sur les enjeux, en termes de développement durable, de ce renouveau d'une pensée de la marche en ville. Ainsi, outre les préoccupations environnementales aujourd'hui bien connues et la lutte contre l'étalement urbain, il s'agit désormais d'offrir au piéton ce qu'un certain marketing urbain (ou « city branding ») nomme – sans réellement le définir d'ailleurs – un meilleur *confort du cadre de vie* ou une meilleure *qualité de vie en ville*.

L'ouvrage publié sous la direction de Jean-Jacques Terrin s'inscrit précisément dans la lignée de ces nombreuses et récurrentes réflexions. Outre ces « slogans », on y retrouve tous les ingrédients d'une dénonciation de l'asphyxie des villes par le trafic routier et la défense d'un nouveau modèle urbain, fondé sur le piéton, tourné vers plus de convivialité et d'harmonie. L'introduction de l'auteur embrasse toute la complexité des usages piétons de la ville, synthétisant habilement les publications les plus récentes dans le domaine. La marche en ville y est ainsi présentée comme un enjeu majeur de la fabrique des espaces publics urbains contemporains, tant elle articule les dimensions physiques, aménagées, sociales et sociétales du « vivre-ensemble » la ville. La question des ambiances urbaines, c'est-à-dire de la dimension sensible de ce « vivre-ensemble », n'est certes pas oubliée. Mais on regrettera qu'elle soit seulement articulée à une réflexion sur le développement des nouveaux réseaux d'information et de communication, alors même que des travaux de recherche de longue date (Augoyard, 1979 ; De Certeau, 1980 ; Joseph, 1984 ; Sansot, 1998 ; Bordreuil, 2004 ; Amphoux, 2004... pour n'en citer que quelques-uns) n'ont de cesse de révéler son importance majeure dans la recomposition de l'urbanité et des rapports quotidiens à la ville. Mais le propos de l'ouvrage et son intérêt sont peut-être ailleurs. *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé* présente en fait la synthèse de deux séminaires de travail organisés, en 2010, dans le cadre du programme Popsu Europe (Plate-forme d'observation des projets et des stratégies urbaines) pour mettre en regard, à l'échelle européenne, ce renouveau de la pensée de la marche en ville avec les stratégies actuelles de réorganisation des mobilités urbaines. Richement illustré, traduit en anglais (ce qui lui donne sans conteste une plus-value éditoriale appréciable), l'ouvrage se compose de deux parties.

La première partie offre au lecteur sept monographies de villes européennes ayant fait de la marche en ville, et donc de la figure du piéton, les pivots des stratégies urbaines de réorganisation des mobilités et de requalification des espaces publics urbains. Mais si l'accueil de la présentation en termes de « bests practices » est évité le long de ces 163 pages, le détour par des villes maintes fois évoquées et étudiées ne l'est pas. Hormis les cas de Lausanne et de Vienne (rarement analysés) ou le cas de Paris (assez récent et pour lequel on ne dispose encore que de peu de comptes-rendus), les villes de Londres, de Copenhague, d'Amsterdam et de Lyon figurent en tête dans ce panel, comme elles le sont déjà lors des

conférences Walk21 (<http://www.walk21.com/>) ou au sein du récent rapport de l'action COST 358 Pedestrians' Quality Needs coordonné par Rob Methorst. De fait, si les lecteurs les moins documentés sur le sujet circuleront avidement d'un cas à un autre en comparant les diverses stratégies ou réalisations mises en place, les plus avertis se contenteront probablement de se focaliser sur les exemples des villes les moins observées jusqu'à présent. Pour autant, malgré sa redondance parfois, ce panorama des actions des villes européennes présente quelques intérêts.

Au-delà d'une certaine forme de militantisme partagé pour le rééquilibrage des mobilités urbaines en faveur de la marche à pied, au-delà aussi d'un discours quelque peu convenu sur les atouts de la lenteur, de l'esthétisation des quartiers ou de la réintroduction de la nature en ville, chaque cas présenté constitue autant de prétexte pour mettre en avant toute la complexité des politiques de redistribution des espaces publics urbains. En effet, chacun des exemples révèle comment, entre idéologie et contraintes pratiques (liées à l'échelle ou à la topographie de la ville, à la densité urbaine, à la hiérarchie des espaces traités, aux cultures du déplacement, aux jeux d'acteurs...) des choix sont systématiquement opérés et des modulations mises en œuvre : soutenir par exemple la préférence accordée au déplacement piéton au détriment du trafic automobile par une nouvelle hiérarchisation de la voirie dans le cas d'Amsterdam, ville confrontée à des contraintes de surface disponible ; faire à l'inverse le pari d'une cohabitation possible entre les divers usagers de la voirie à Londres, en misant à la fois sur la mixité des usages et le respect mutuel des différents protagonistes de l'espace public urbain ; choisir d'intensifier la vie urbaine, comme à Lausanne ou à Copenhague, en donnant la priorité à la fois aux mobilités dites « douces » et à l'amélioration des ambiances urbaines ; miser sur la qualité des connexions possibles entre les divers espaces publics d'une même ville et développer en leur sein les potentialités de séjour comme c'est le cas à Vienne, à partir d'une approche stratégique très originale dite du *gender mainstreaming*.

La présentation et la lecture de ces différents cas révèlent en outre – et il s'agit là du second intérêt notoire de l'ouvrage – les paradoxes (aménagement, d'usages, d'ambiance) liés à la mise en place de cette philosophie du partage de l'espace public urbain. Comment, par exemple, articuler les divers modes de déplacement plutôt que les opposer ? Comment hiérarchiser les mobilités sans les ségréguer ? Comment désencombrer la rue sans pour autant la dénuder ? Autant d'interrogations qui, sans cesse répétées, viennent finalement mettre en débat la réelle contemporanéité d'une telle philosophie. Les enjeux et les paradoxes liés à la cohabitation entre les divers modes de déplacements ont, en effet, été présents à chaque époque. On peut alors se demander si ce militantisme en faveur de la marche à pied, comme les principes et les modes de raisonnement qui l'animent, n'ont pas été, au fond, les mêmes que ceux appliqués autrefois à la redistribution de la voirie en faveur de l'automobile ?

La seconde partie de l'ouvrage, plus courte que la première, regroupe des paroles d'experts (urbanistes, géographes, sociologues) qui sont présentées comme autant de mise en regard de ces projets. Au-delà d'une recension rapide, le lecteur s'attend alors à ce que cette philosophie du partage de l'espace public urbain soit réellement débattue, mise en question, voire critiquée. Mais au fil de ces 71 pages, les propos d'experts restent consensuels, s'attachant à mettre finalement en exergue le bien-fondé de ces politiques de rééquilibrage des espaces publics urbains et le bénéfice d'un retour à des formes de lenteur en ville. On ne retiendra alors plus particulièrement ici que la contribution de Catherine Forêt qui, loin d'un simple commentaire sur le panorama présenté, propose une véritable réflexion critique sur le rôle des piétons dans la reconfiguration des villes. Dépassant le seul paradigme du développement durable, et les analyses en termes de *qualité de vie en ville*, cette géographe et urbaniste révèle finalement en quoi cette philosophie du partage se doit d'alimenter aujourd'hui un débat essentiel sur la nature des espaces publics urbains et sur ce que

Derrida nommait déjà « ce principe fondamental à maintenir, qui ne relève ni de la morale, ni de l'éthique » et qui se nomme : l'hospitalité.

(7956 signes espaces compris)