À propos du numéro de *RTS* sur les piétons

About this issue of *RTS* on pedestrians

Maurizio Tira · Dominique Fleury

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2013

Cerda, dans son livre sur la théorie de l'urbanisme, annonce déjà l'influence décisive de la motorisation des transports sur la conception urbaine¹. Des transports publics aux transports privés, cette intuition s'est à l'évidence largement confirmée.

N'allons cependant pas croire que les embarras dans la ville n'existaient pas avant l'apparition de l'automobile. Henri IV fut assassiné le 14 mai 1610 par Ravaillac, rue de la Ferronnerie, lors d'un arrêt de la circulation. Nous dirions un embouteillage².

Mais la motorisation va changer la nature du problème en modifiant les vitesses (potentielles) de déplacement. La *pedestrian city* évolue vers autre chose, vers une agglomération de population dans laquelle la proximité et la plurifonctionnalité ne sont plus essentielles.

C'est lorsqu'il y a spécialisation des activités humaines, que le rassemblement devient nécessaire³ et que se crée la

ville. Alors la communication est également nécessaire dans un espace accessible à pied (d'hommes ou d'animaux).

Cette dimension pédestre est rendue moins indispensable par la motorisation. La marche à pied n'est plus une nécessité. Il n'est bien sûr pas question de traiter de progrès ou de recul cette introduction de la motorisation en ville. Certains événements qui l'ont accompagné et qui montraient la résistance de la ville face à une telle invasion, permettent d'illustrer cette évolution. Ces histoires ont été choisies dans le livre de Clay MacShane.

En 1901 le chauffeur conduisant H. R. Root et S. H. Sterns, à leur bureau de Wall Street renverse le jeune Louis Camille un jeune garçon de 2 ans d'origine Italienne, jouant dans une rue du Lower East Side. La police sauva le chauffeur de la vindicte populaire et ne le poursuivit pas car l'enfant avait surgi devant la voiture. C'était un des premiers accidents d'enfant, suivi par beaucoup d'autres à New York. Mais la population n'admettait pas cette intrusion dans des espaces publics qui avait de tout temps servi d'espace de jeu aux enfants. Les voitures furent donc pendant plusieurs années accueillies par des jets de pierres, jusqu'à ce que Mme Gottschall soit sévèrement blessée à la tête en 1903 dans l'East Harlem, un quartier Italien. Recourant souvent à des arguments racistes, la classe moyenne New Yorkaise réclama des mesures contre ces agissements. La chasse à l'homme engagée par la police aboutit à l'arrestation du jeune Joey Russo âgé de deux ans et demi. *Le Times* engagea alors une campagne satyrique contre les gangs ethniques et en particulier celui qu'il qualifia de « gang des biberons » (*rubber nipple gang*).

La police était dans certaines villes chargée de faire limiter la vitesse des véhicules, par exemple en tirant dans les pneus. Une femme fut ainsi gravement blessée par une corde tendue au travers de la route par la police dans la banlieue de New York. Des obstacles en briques furent installés sur les routes dès 1905 et de nombreuses amendes furent données par les sheriffs aux véhicules non locaux. Il fut donc demandé au *Secretary of War* William Howard Taft d'envoyer la troupe pour protéger les automobilistes.

Maurizio Tira (✉)
DICATAM - Università degli Studi di Brescia
Via Branze, 43, 25123 BRESCIA (ITALY)
e-mail : tira@ing.unibs.it

Dominique Fleury (✉)
IFSTTAR
Cité Descartes, F-77447 Marne la Vallée Cedex 2
e-mail : dominique.fleury@ifsttar.fr

¹ En comparant le passé et le présent je compris que l'application de la vapeur comme force motrice marquait pour l'humanité la fin d'une époque et le commencement d'une autre et qu'en ce moment nous nous trouvions dans une véritable période de transition. (Cerda, *La théorie générale de l'urbanisation*, 1867, p. 72).

² Être victime d'un embouteillage a sûrement dû contribuer à sa popularité encore très actuelle.

³ Il y a environ 5 000 ans, dans les plaines alluviales du Proche-Orient, quelques villages se transforment en villes ; les producteurs de nourriture sont convaincus ou contraints de produire un surplus pour entretenir une population de spécialistes : artisans, marchands, guerriers et prêtres, qui résident dans un établissement plus complexe, la ville et, de là, contrôle la campagne. Cette organisation sociale requiert l'invention de l'écriture ; là commence en effet la civilisation écrite et l'histoire par opposition à la préhistoire (Leonardo Benevolo, *Histoire de la Ville*).

Fig. 1 Boulevard Saint-Marcel à Paris : les aménagements pour les circulations publiques et privées introduisent des complications pour les traversées des piétons

Fig. 2 Les Champs-Élysées et ses usages (cyclistes et piétons)

Fig. 3 Traversée diagonale à Oxford Circus (Londres)

Fig. 4 Voie piétonne à San Sebastian (Espagne)

Le futur président Woodrow Wilson, en 1906, attaquait les automobilistes car ils nourrissaient le socialisme ; et il comprenait ceux qui prenaient leur sécurité en main en prenant la fuite après avoir tiré sur les conducteurs.

Cette violence contre une minorité d'automobilistes tyrannisant les populations urbaines a ainsi pu prendre des formes extrêmes. Après une très longue période durant laquelle l'automobile devient progressivement l'outil dominant et indispensable à nos civilisations urbaines, la marche à pied est aujourd'hui valorisée pour des raisons de santé publique, mais surtout parce que la conception de l'espace public urbain est en évolution dans sa conception physique et ses valeurs symboliques.

Ainsi voit-on apparaître des formes nouvelles, innovantes, éphémères, sujettes à discussion. . .

En proposant un numéro spécial sur le piéton, la revue *RTS* veut contribuer à cette réflexion sur la marche à pied, sur ce qu'est l'espace public et sur ce que sont les fonctions de la ville (hier, aujourd'hui et demain).

L'aménagement oblige à traiter la complexité de cette diversité des usages, fonctions, utilisations, circulations, appropriations, représentations. . .

Évidemment une collection d'articles dans *RTS* ne peut que difficilement produire une réflexion susceptible de croiser les points de vue, ce à quoi oblige l'aménagement. Mais ce projet permet en quelque sorte de prendre le problème à l'envers en essayant de comprendre comment la recherche appréhende une telle question. Il est donc question de saisir à un instant donné, les sujets qui intéressent les auteurs et leurs niveaux de maturité.