

LES CAHIERS DE LA SECTION FRANÇAISE
DE
L'ICOMOS

DE LA RUE
À LA ZONE PIÉTONNIÈRE



Prix : 120 F

AUXERRE
5-6 décembre 1991

LES CAHIERS DE LA SECTION FRANÇAISE
DE
L'ICOMOS

DE LA RUE
À LA ZONE PIÉTONNIÈRE

Directeur de la Publication

Michel JANTZEN, Inspecteur Général et Architecte en Chef des Monuments Historiques,
Président de la Section Française de l'ICOMOS.

Comité de rédaction, membres du Bureau de la Section Française de l'ICOMOS

Nancy BOUCHÉ, Sous-Directeur chargée de Mission au Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme
S. CAHEN SALVADOR, Présidente d'Honneur de la FNASSEM
P. CHATAURET, Architecte des Bâtiments de France
D. DROCOURT, Directeur de l'Atelier du Patrimoine de la Ville de Marseille
J. FOSSEYEUX, Inspecteur Général de l'Administration
Ph. GEFFRE, Administrateur Civil
G. LEMOINE, Maire de Chartres
G. MESTER de PARAJD, Architecte en Chef des Monuments Historiques
E. PONCELET, Inspecteur Général et Architecte en Chef des Monuments Historiques
R. POUJADE, Député-Maire de Dijon
Ch. SCHMUCKLE MOLLARD, Architecte en Chef des Monuments Historiques
J.-M. VINCENT, Conservateur Général du Patrimoine

Secrétariat de rédaction

L. DECAZES
L. FALK
F. PITRAS

Organisation du colloque

L. DECAZES
F. LAURENT
F. PITRAS

Section Française de l'ICOMOS (Conseil International des Monuments et des Sites)
Secrétariat Administratif – 62, rue Saint-Antoine 75004 Paris – Tél. : 42.78.56.42

Illustration de couverture : Auxerre, Place Charles Serrugue, zone semi-piétonnière.
Photo Jean-Claude Taillandier

AUXERRE
5-6 décembre 1991

Sommaire

Introduction	
M. Jantzen	5
N. Bouché	7
La rue. Eléments pour une histoire technique, Xavier Malverti	11
La politique d'aménagement des rues piétonnières au Danemark, Méran Sadria	17
La politique des aménagements en France de 1970 à 1991. Archéologie des discours sur les rues piétonnières, Marc Sauvez.....	21
L'évolution du discours sur l'aménagement piétonnier, Pierre Culand.....	25
Compte rendu de l'enquête préliminaire, Yves Belmont	29
Commission 1 : L'aménagement piétonnier pour découvrir et présenter le patrimoine de la ville, pour lutter contre la pollution	
Le cas de Dinan, Alain Hulaud	35
<i>Débats</i>	37
Le cas de Dijon, Michel Visteaux	39
<i>Débats</i>	41
Le cas de Norwich, Michael Loveday.....	43
<i>Débats</i>	47
Commission 2 : L'aménagement piétonnier et les problèmes de circulation. L'automobile contre la ville ? La ville se vit à pied	
Le cas de Besançon, Francis Caucheteux	53
Le cas de Nantes, Yan Le Gal.....	55
Le cas de Soleure, Werner Stebler	57
<i>Débats</i>	61
Commission 3 : La gestion et la police des zones piétonnières	
Le cas d'Aix-en-Provence, Christian Mercier	67
<i>Débats</i>	71
Le cas du deuxième arrondissement de Paris, Benoîte Taffin	73
<i>Débats</i>	75

Commission 4 : Les activités induites dans les zones piétonnières : les pratiques et les conflits d'usage	
Le cas d'Auxerre, Jacques Belval	81
Étude sur les commerces en zone piétonnière dans le secteur sauvegardé de Chambéry, Chantal Duchatel	83
Le cas d'Heidelberg, Michael Bokemeyer	87
<i>Débats</i>	89
Commission 5 : Les mutations foncières, immobilières et économiques dans les secteurs piétonniers	
Le cas de Padoue, Luigino Gennaro	99
<i>Débats</i>	101
Le cas de Rouen, Nelly Chaplain	103
<i>Débats</i>	105
Le quartier de Montorgueil à Paris : une expérience en cours, Anne Calves.....	109
<i>Débats</i>	111
Commission 6 : L'habitat : quels quartiers pour quels habitants dans les zones piétonnières	
Le cas de Metz, Gilles Invernizzi	117
<i>Débats</i>	119
Le cas de Castres, Louis Cazals	121
<i>Débats</i>	123
Synthèse des rapporteurs	
L'aménagement piétonnier pour découvrir et présenter le patrimoine de la ville, pour lutter contre la pollution, Pierre Chatauret	127
L'aménagement piétonnier et les problèmes de circulation : l'automobile contre la ville ? La ville se met à pied, Claude Calmettes	129
La gestion et la police des zones piétonnières, Pierre Parlant	131
Les activités induites dans les zones piétonnières : les pratiques et les conflits d'usage, Bernard Wagon	133
Les mutations foncières, immobilières et économiques dans les secteurs piétonniers, Jean-Pierre Thibault	135
L'habitat - quels quartiers pour quels habitants dans les zones piétonnières ? Nancy Bouché	137
Table ronde : La rue piétonnière, un objectif ou un outil d'aménagement pour les quartiers historiques ?	
La rue piétonnière, une valorisation de la ville, un élément de revitalisation, à quelles conditions, pour qui et pourquoi ? Une recherche d'authenticité, un décor contesté ?	139
Liste des participants au colloque	147

Introduction

Permettez-moi, au nom du Ministre-maire d'Auxerre, de vous accueillir dans notre ville.

C'est une chance pour la ville d'Auxerre d'avoir la possibilité de travailler avec vous sur des problèmes que nous connaissons bien, ceux d'un centre-ville ancien de qualité qui vit difficilement l'époque de l'automobile. Je crois qu'à la fin de vos travaux, la ville d'Auxerre aura probablement quelques réponses à des questions qu'elle se pose depuis un certain temps.

Je voudrais également saluer la présence aujourd'hui de personnalités étrangères à la France.

Je voudrais rappeler que pour Auxerre le problème des rues piétonnières se pose depuis 1976 où nous avons décidé de le prendre à bras le corps. Le secteur sauvegardé, objet d'une réflexion concernant les rues piétonnières, représente environ 65 ha pour une commune de 40 000 habitants. Nous avons cherché à résoudre les problèmes d'aménagement des rues et des places, nous avons accordé des subventions pour la remise en état des façades et des enseignes, pour les commerces et les artisans situés dans le centre ville. Nous avons également encouragé le fleurissement de la ville. Très rapidement lorsque nous avons abordé le problème des rues piétonnières, l'artisanat s'est trouvé en position difficile : piétonnisation signifie retrait de la circulation, et la solution n'est pas simple.

Nous avons aussi pris des mesures pour réhabiliter des logements HLM et, via la SEM de l'Yonne, par exemple, des efforts ont été faits pour réhabiliter les appartements dans ces zones piétonnières menacées de desertification. C'est vrai que nous connaissons aussi dans notre centre ville le problème des magasins qui, à terme, disparaissaient, mais aussi celui des logements qui n'étaient plus occupés.

Nous avons signé une convention avec le Ministère du Commerce et de l'Artisanat qui nous a permis de mettre en place des actions pour recréer une dynamique, une revitalisation du centre ville.

Diverses expériences ont été tentées à Auxerre concernant les rues piétonnières; Auxerre a un patrimoine historique exceptionnel, une qualité de vie extraordinaire, mais nous ne pouvions pas oublier, en 1990-1991, que l'automobile existe : il nous a fallu envisager des solutions pour accommoder les rues piétonnières et l'automobile. Nous avons, dans l'hyper centre de la ville, toute une zone protégée qui est réellement piétonnière, et je crois que vous pourrez apprécier cette zone mise en place depuis un certain nombre d'années, qui fonctionne très bien, car elle est cohérente par rapport à la structure de la ville : l'on trouve tout ce qui est indispensable à la réussite d'une zone ou d'une rue piétonnière, à savoir des parkings de proximité et des pôles attractifs.

Par contre, nous avons tenté une autre expérience, concernant une rue que nous avons voulue piétonnière, pendant quatre mois. Très rapidement, nous nous sommes rendus compte aussi que cette rue, que nous voulions, à terme, voir piétonnière, ne pourrait pas le devenir sans que nous apportions des aménagements en amont ; autrement dit, dans ce domaine point de précipitation : cela peut servir à votre réflexion.

Je souhaite que ces deux jours soient fructueux pour vous et aussi pour notre bonne ville d'Auxerre.

Jacques BELVAL
maire adjoint d'Auxerre

La ville ne peut être figée, l'idée récente de sauver les centres historiques, s'accompagne nécessairement d'une réflexion sur la vie dans ces centres. Le débat sur l'utilisation des monuments historiques ne concerne pas la rue, l'utilisation de la rue est évidente, la seule question porte sur l'usage que l'on peut en faire.

Dans la première période de l'application de la loi sur les secteurs sauvegardés, il a semblé tout naturel de tenter de chasser la voiture de lieux qui n'avaient pas été conçus pour la recevoir. Après avoir vaincu bien des résistances, la voie piétonnière s'est imposée comme « la » solution idéale ressuscitant un art de vivre oublié dans un environnement illustrant une vision idéale du passé, l'image flatteuse a séduit et la formule s'est répandue.

Le traitement a connu des fortunes diverses, et si dans certaines villes la réussite est parfaite depuis bientôt trente ans, d'autres (Paris en particulier) ont dû en modérer l'emploi.

Bilan, avenir, diversité des solutions, extension hors des centres anciens.

Autant de sujets qui justifient un débat entre élus, fonctionnaires, spécialistes et utilisateurs.

Michel JANTZEN
architecte en chef
et inspecteur général des monuments historiques
président de la section française de l'ICOMOS

Merci, Monsieur le Maire, pour vos paroles d'accueil et merci surtout de votre accueil dans cette belle ville d'Auxerre, au patrimoine si renommé. C'est pour nous, Section française de l'ICOMOS, une première réunion dans cette ville et je sais que pour nombre de nos adhérents et participants au colloque, experts, personnalités étrangères et élus d'autres villes historiques, c'est une découverte de votre ville ; pour nous tous c'est un plaisir.

Au nom de Michel Jantzen, notre président, qui nous rejoindra un peu plus tard, soyez remerciés vous-même, les élus et vos services administratifs et techniques qui ont si efficacement et si sympathiquement collaboré avec nous à l'organisation de ce colloque, pour ces deux journées de travail que vous nous offrez.

En ouvrant ce colloque, je souhaite rappeler les conditions d'organisation de notre travail et, en premier lieu, remercier vivement les membres du petit groupe de travail bénévole rassemblant experts, fonctionnaires architectes-urbanistes et élus qui ont accepté de préparer pendant quelques mois ce thème de travail qui nous rassemble aujourd'hui : *De la rue à la zone piétonnière*.

En second lieu, je souhaite aussi remercier les très nombreuses cités historiques qui ont accepté de répondre au questionnaire ambitieux que nous leur avons envoyé l'an dernier, relatif à leurs aménagements piétonniers. Les réponses émanant des villes et villages de toutes tailles sont d'un grand intérêt et nous ont permis de faire un premier bilan des politiques menées et de préparer un vrai dossier de travail : cela nous permettra à tous de continuer nos réflexions sur l'aménagement des villes et quartiers historiques, sur l'évolution des fonctions de ces ensembles. En effet, à partir de l'aménagement piétonnier, d'une tentative d'évaluation, c'est bien la question du fonctionnement de la ville et des ensembles historiques que nous allons aborder et les réponses apportées par de nombreuses villes à ce questionnaire montrent bien la pertinence de cette question et l'intérêt qu'elle suscite ; ceci est confirmé s'il en était besoin, par la présence à notre colloque de si nombreux participants, architectes urbanistes, responsables municipaux, élus et autres experts. L'intérêt de la question soulevée a aussi suscité des réponses de quelques villes historiques européennes que nous avons sollicitées et certaines d'entre elles sont représentées ici : que toutes soient remerciées ; leurs témoignages compléteront les nôtres et nous permettront d'approfondir notre réflexion, et la nôtre leur sera peut-être aussi, espérons-le, utile car nombre de problèmes de mise en valeur et d'évolution de nos cités historiques nous sont communs.

La première réflexion portera sur la rue elle-même, et Xavier Malverti nous présentera l'histoire de la rue dans la création et l'organisation des villes ; rue fondatrice de la ville traditionnelle, rue que nous redécouvrons régulièrement, plus ou moins bien, depuis une vingtaine d'années. Avions-nous perdu la rue, ce « tracé urbain commun » comme le dit Philippe Panerai, dans un excellent article récent des *Annales de la recherche urbaine* ? Peut-être, si l'on se rappelle cette phrase étonnante de la charte de l'urbanisme de 1943 « la rue n'est plus ordonnatrice du paysage urbain ». En écho, Olivier Guichard, dans un très passionnant débat parlementaire de mai 1973 relatif aux problèmes fonciers et à ceux de la ville faisait cette réflexion : « Peut-être, tout simplement, redécouvrira-t-on au détour d'une théorie les vertus de la rue ».

Les années 1972-1973 marquent bien, en France, et Marc Sauvez nous le montrera, le démarrage d'une politique systématique de redécouverte des centres anciens, avec des principes d'aménagement dont la piétonnisation sera un des axes.

Politique des centres plutôt que des quartiers historiques, la nuance est aujourd'hui importante, car peut-être n'a-t-on que trop confondu centres et villes en quartiers historiques sans avoir assez réfléchi sur les conséquences de la centralité sur les tissus historiques. Dans les années 1973, celles d'une revitalisation « tous azimuts », on ne s'est guère posé cette question, mais aujourd'hui nous devrions nous la poser.

Notre politique, dans ces années, est largement issue des travaux menés dans les pays nordiques, qui ont aussi été pionniers dans la réflexion sur la circulation, la reconquête de la ville par les piétons, et Meran Sadria, architecte à Copenhague, nous fera part de cette expérience. « L'automobile contre la ville » est un thème commun à toute l'Europe dans ces années-là. La convivialité urbaine à retrouver, la protection physique du patrimoine, sa découverte, une nouvelle qualité de vie, voire une cohésion sociale à sauver ou à retrouver, sont des principes sous-jacents à l'aménagement piétonnier des centres de nos villes : on les retrouve aussi bien dans les propos de responsables politiques, tels ceux d'Olivier Guichard, que dans les nombreux articles théoriques écrits sur la question, pour ne pas parler des circulaires ministérielles.

Pierre Culand nous présentera une analyse sur l'évolution du discours sur l'aménagement piétonnier, à travers la presse, les dossiers et les manifestes publics.

Yves Belmont nous fera une synthèse des réponses au questionnaire et fera apparaître les objectifs, de l'époque ou « revus » aujourd'hui, des aménagements piétonniers, car de nombreuses villes nous ont envoyé des données ou même des dossiers concernant les années 1972-1975.

Les questions que nous pouvons nous poser concerneraient peut-être le « qui » de ces politiques : l'habitant du quartier considéré, les habitants des autres quartiers, des périphéries, les touristes, les commerçants ? et cette question apparaît bien dans la réflexion d'aujourd'hui autour des aménagements piétonniers et de leurs effets, avec le recul du temps.

De même, nous nous poserons des questions à propos de l'animation des centres historiques : animation, que n'a-t-on pas fait en ce nom ! ? Culturelle, touristique ou commerciale, « l'animation » couvre bien des actions ou des intérêts différents, voire divergents. La semaine commerciale avec sa sonorisation dans les rues piétonnières d'un centre historique favorise-t-elle vraiment « l'animation » des lieux lorsque les conséquences pratiques en sont la fuite des habitants et la désertification des soirs et des week-end ?

La réflexion sur le commerce dans les quartiers historiques doit être poursuivie sérieusement, avec des travaux d'observation, d'analyse et des projets soigneusement étudiés au risque de douloureux déboires. Comment penser le commerce de ces quartiers historiques, centraux ou non, au regard de leur évolution, de leur habitat, mais en liaison aussi avec le commerce périphérique ? Peut-on analyser les phénomènes observés dans les rues piétonnières centrales de mutation commerciale, de revalorisation des fonds de commerce, voire de spéculation, puis de dévalorisation, à la fois qualitative et financière ?

La rue piétonnière transformée en supermarché commercial, est-ce vraiment une réponse adéquate à la question de l'animation urbaine, pour ne pas parler de celle de la qualité architecturale de la ville ?

Enfin, quel patrimoine avons-nous découvert, conservé, restauré par cette politique de piétonnisation ? Quel patrimoine avons-nous parfois créé... pittoresque plutôt qu'authentique, commercial plutôt que culturel, pastiche souvent ? Quelle lecture de la ville ancienne, de ses alignements, de l'ordonnance de ses façades, des rapports entre le rez-de-chaussée et les étages, de ses cheminements avons-nous suscitée ?

Les différents groupes de travail qui se tiendront cet après-midi, puis demain, nous permettront autour d'expériences concrètes de réfléchir aux différents aspects et, peut-être, d'orienter les politiques d'aménagement de la ville.

Pour terminer, je vais vous citer quelques réflexions qui datent des années 1972-1973 et que nous avons retrouvées. Ces quelques propos pour voir comment nous avons évolué et comment nous sommes capables d'analyser les effets de nos politiques. Il est intéressant de lire, vingt ans après, ce que quelques uns avaient écrit ou les questions qu'ils avaient posées.

La première citation est issue du questionnaire qui a été adressé à Olivier Guichard en juillet 1973, par les journalistes de la revue *Architecture intérieure*, je ne vous lis que les questions qui sont assez significatives. « Monsieur le Ministre, quels sont les critères d'implantation

d'une zone réservée aux piétons ? », « Pensez-vous qu'il faille prévoir quelque chose pour l'animation de ces rues ? Manifestations à caractère culturel ? », « Pour la vie urbaine, quelles sont les conséquences premières d'une zone piétonnière ? », « Quels enseignements avez-vous tirés des expériences à l'étranger ? », « On s'inquiète beaucoup de la ségrégation sociale qui petit à petit rejette à l'extérieur de la ville les classes les plus défavorisées au profit des classes les plus aisées. Les rues piétonnières à la lumière des expériences actuelles en France ne risquent-elles pas d'accélérer ce processus ? », « Dans l'avenir on établira au centre de la ville un véritable plateau piétonnier, comment l'envisagez-vous ? » « La priorité de ces zones est-elle de préserver l'héritage historique d'une ville ou de renforcer l'intérêt commercial du centre urbain ? », « Ne risque-t-il pas d'y avoir incompatibilité entre la circulaire relative aux changements d'affectation – il s'agit des changements d'affectation de logements en bureaux – et de démolition de locaux à l'usage d'habitation et la création de rues piétonnières ? », « Certains passages urbains ont toujours été piétonniers, les traboules à Lyon, les passages de Chambéry, les rues en escalier, les passages couverts du XIX^e siècle... autrement dit, les transformations piétonnières sont-elles une source de renaissance urbaine ? ».

Voici quelques-unes des questions qui ont été posées en 1973, peut-être certaines sont-elles toujours d'actualité, et peut-être pouvons-nous commencer à réfléchir aux réponses que nous apporterions aujourd'hui, c'est à cela que nous vous invitons.

Nancy BOUCHÉ

secrétaire générale de la section française de l'ICOMOS
sous-directeur, chargée de mission au ministère de l'Équipement

La rue

Éléments pour une histoire technique

La rue est l'élément fondateur de tout établissement humain sur un territoire, un élément à la fois simple et complexe. Voie charretière accessible aux véhicules tractés et voie de distribution des bâtiments qui la bordent, ces deux faits organiseront sa complexité au cours des temps.

Par l'encadrement des maisons, ce sont les diverses pratiques sociales des citadins (le repérage, la flânerie, le commerce, etc.), mais aussi les diverses nécessités techniques (la gestion des eaux usées et des détritiques, l'alimentation des édifices en eau, en gaz et en électricité, etc.) qui apportent leurs contraintes. Activité économique du négoce et des divers petits métiers, promenade et flânerie, lieu de divers rites urbains – fêtes, processions ou spectacles de rue – et espace du mouvement ont conduit les édiles à codifier les règles d'usage de l'espace public autour du problème des empiétements privés sur la voie publique. Outre la distribution des parcelles, dont les règles principales sont comprises dans la question de la façade qui distingue nettement la limite entre le sol privé et l'espace public de la rue, il s'agit des nécessités de gestion des flux. La résolution technique des divers problèmes, obligeant très tôt dans l'histoire à penser la *rue en coupe*, sera toujours plus sophistiquée, tout en trouvant ses réponses dans une même forme idéale : la rue.

C'est pourquoi, l'architecture de la rue est un témoignage de l'état d'une civilisation.

L'importance de la rue est inscrite dans les modes de fabrication d'une ville. Toute construction, quelle que soit sa destination, crée la nécessité d'une voie d'accès, même si cette voie est refusée à l'origine par le constructeur pour des raisons d'idéologie ou de finance. La nécessité de l'accès crée l'habitude du passage qui préfigure la voie et l'impose avec ses aménagements de surface (trottoirs, éclairage, etc.) ou souterrain (égouts, adduction, etc.). Mais le plus souvent, la voie est première dans le processus d'urbanisation, elle commande l'implantation des édifices sur les parcelles qui la borde. Ce lien étroit entre la rue et la parcelle est clairement exprimé par Pierre Le Muet dans son manuel *Manière de bien bastir pour toutes sortes de personnes*, où il propose des dispositions éditoriales rationnelles pour occuper le vieux parcellaire formé à partir de la rue. L'interface est la façade, qui participe à l'esthétique de la rue. Enfin, cette idée de fabrication de la ville est encore plus évidente dans le lotissement, dans lequel le tracé, le découpage des parcelles et la typologie édilitaire sont pensés simultanément. Parce que la rue est toujours demeurée au centre du dispositif urbain, nous re-

connaissons une réelle continuité entre les expériences du monde antique, du moyen-âge, du baroque et du classique, jusqu'à l'haussmanisme des débuts du XX^e siècle. Même si le paysage urbain paraît chaque fois différent, le squelette de la ville demeure la rue.

Néanmoins, aussi surprenant que celui puisse être, notre modernité s'est refusée à la placer au cœur de ses dispositifs spatiaux. Dans l'urbanisme de l'après-guerre, les édifices veulent s'affranchir de la rue et de la parcelle, c'est-à-dire des nécessités techniques de l'une et de l'autre. Sans vouloir décrire une telle rupture dans l'histoire de la pensée urbaine, je vous invite à quelques brefs rappels de la manière dont nos sociétés passées ont abordé les nouveaux problèmes techniques que les évolutions sociales n'ont jamais manqué de leur poser. Sans doute pouvons-nous en attendre quelques éléments de réflexion sur la question de la zone piétonnière.

LA RUE ROMAINE

Les rues principales des villes étaient pavées. Parfois des bandes de pierre disposées obliquement permettaient d'éviter le creusement d'ornières. Les rues secondaires étaient en terre battue. Leur sous-sol était parcouru par des égouts, de quelques dizaines de centimètres de profondeur creusés sous les voies, dans leur axe. Les grands collecteurs sont eux construits en tenant compte uniquement de la pente et par conséquent indépendamment du tracé des rues et des îlots. Ils ont plusieurs mètres de profondeur. Les rues étaient bordées de trottoirs, parfois occupés par des portiques. Des alignements de gros blocs de pierre pouvaient permettre de traverser les rues d'un trottoir à un autre sans descendre sur la chaussée souvent transformée en ruisseau par les orages méditerranéens. La largeur moyenne des rues est de 4 à 7 mètres. Les rues larges de 16 mètres sont exceptionnelles⁽¹⁾.

FIN MOYEN-ÂGE

La fin de l'Empire romain a conduit à l'abandon des villes, et donc à une perte relative de ses savoirs techniques urbains. Le moyen-âge tentera de les reconstituer, essentiellement à partir des traités d'arpenteurs romains,

⁽¹⁾ André Pelletier, *L'urbanisme romain sous l'Empire*, Picard, 1982.

soigneusement copiés dans les monastères, et dont les nouvelles fondations, telles les bastides du Sud Ouest, rendent bien compte. Les villes nouvelles permettent aisément la mise en place de rues aux prestations largement supérieures à celles des villes existantes héritées d'un passé très complexe.

A la fin du moyen-âge, les rues sont insuffisantes en nombre et en capacité, et leurs usages trop multiples. Piétons, voitures tirées par des hommes ou des bêtes, animaux et parfois troupeaux que l'on mène à l'abattoir, se partagent la voie, sans compter les métiers qui s'y installent comme dans une cour. Les autorités s'en inquiéteront. La surveillance de la rue est à Paris la charge du Voyer, sous le contrôle du Prévôt. Un texte de 1489 précise ses attributions : « *Le voyer de Paris doit voir (...) que les chemins ne soient pas encombrés (...) Nuls ne peuvent faire saillies à Paris sans le congé du voyer ; le voyer dit les mesures* »⁽²⁾. Ce souci de la défense du sol public et du nettoyage de la voie est donc présent très tôt.

La première mesure prise par Philippe Auguste pour la propreté des voies de Paris fut le pavage⁽³⁾ en pierres dures, imposé aux habitants d'une rue. Les multiples conflits sur sa prise en charge conduiront l'autorité publique à instaurer au XVI^e siècle une taxe spécifique, afin d'assurer elle-même les travaux.

L'alimentation en eau relève encore des rares fontaines (trois à Paris au XIV^e siècle) et les eaux usées ne connaîtront leur premier égout à ciel ouvert qu'à la fin du XIV^e.

L'éclairage est réduit aux chandelles et torches que portent les valets des gens fortunés. La rue médiévale est souvent formée transversalement de deux plans inclinés vers un caniveau central. L'écoulement des eaux s'en trouve facilité. Le piéton a tendance à éviter le déséquilibre à raser les murs, à suivre le haut du pavé pour s'abriter et tenir conversation : d'où l'expression « tenir le haut du pavé ».

La fin du moyen-âge voit se généraliser les travaux d'assainissement des chaussées, la pose des pavés qui contribue à distinguer la voie urbanisée des « poudreuses carreyres » de la campagne voisine, l'aménagement des rigoles, de fosses communes, des lieux d'aisance et d'égouts pour l'évacuation des ordures et des eaux usées, et la création de services de repurgation permanents. Dans la plupart des autres villes, les municipalités se contentent de conseiller à leurs administrés de nettoyer régulièrement leur perron, de déboucher les rigoles qui longent les maisons et parfois de les prolonger jusqu'à des puits perdus.

Vivre dans la rue, c'est d'abord y travailler 10 à 14 heures par jour derrière des étaux débordant ou à même le pavé. C'est aussi rencontrer plusieurs artisans ou marchands ambulants, tolérés ou clandestins. Les encombrements de Paris devant les portes d'enceinte, au passage des grands et petits ponts, au quartier des Halles sont célèbres. On raconte qu'un paysan du temps de Saint Louis dut attendre un jour entier pour traverser le petit pont, « la grande presse ».

Des nécessités techniques, le voisinage de certains appareils indispensables (moulins à fouler, à tanner), de gros besoins d'eau et d'espaces, la proximité d'un port, d'une voie de passage, la sécurité, l'odeur, le bruit justifient et imposent certaines concentrations.

La rue médiévale s'identifie de trois façons, par son nom, par son décor et par la densité d'habitat qui la borde. L'apparition d'un nom souligne un progrès dans l'urbanisation. De simple allée ou ruelle anonyme, une appellation durable témoigne d'un rôle de desserte croissant, de l'importance prise par un bâtiment civil, militaire ou religieux, d'une topographie originale, d'une fonction économique prépondérante, d'un trait de mentalité ou de l'humour des usagers.

Un panneau sculpté, une statuette, une croix ou une enseigne identifie chaque habitation à défaut d'un numérotage des maisons encore inconnu. Enfin, la densité de l'habitat différencie les rues « champêtres » des rues populaires.

XVI^e SIÈCLE

Au XVI^e siècle, l'effort pour tenir l'espace public, l'équiper et l'entretenir se poursuit avec efficacité. Les fontaines deviennent plus nombreuses, les techniques d'évacuation des eaux sont plus rigoureuses sous l'effet des progrès du nivellement, jusqu'à construire au début du XVII^e siècle un véritable égout maçonné couvert.

L'éclairage est systématisé, mais encore fragile car il repose seulement sur l'obligation faite à chaque habitant de disposer à sa fenêtre une chandelle qui ne manquait pas de s'éteindre rapidement.

La gestion administrative du nettoyage se parfait, notamment avec la défense de ne rien jeter par les fenêtres et l'obligation pour chaque maison d'user de « paniers ou mannequins » que l'on vide dans des « tombereaux » qui seront eux-mêmes portés hors de la ville.

L'encombrement de la rue commence à poser problème à la fois par la difficulté à contenir les saillies et les divers empiétements du domaine public, malgré les multiples édits, et par l'augmentation du nombre d'habitants et de marchandises circulant.

C'est aussi l'époque où à l'approche utilisatrice se superpose une volonté esthétique *renaissance*. « Pour la commodité et la beauté » s'érigent des monuments, arcs de triomphe et une architecture civile et religieuse empreinte d'une nouvelle écriture. Le paysage de la rue change alors par l'apparition d'une ordonnance de façade dans les nouvelles rues de lotissement, plus larges (8 mètres) et rectilignes, et dans les premières Places Royales.

XVII^e-XVIII^e SIÈCLES

L'art de construire progresse, le torchis ou le colombage cède la place à la pierre de taille ou aux moellons, de sorte que le tracé même des rues se fixe.

Henri IV et surtout Louis XVI transforment l'espace de la rue en développant de véritables services techniques pour

résoudre les questions d'alimentation en eau, voirie, éclairage et circulation, sous la dépendance de la Maison du Roi, confiés à un Lieutenant de Police dès 1666 – sans doute le Grand Incendie de Londres a-t-il été un catalyseur des réformes qui s'engagent alors –, ou encore d'une autre administration royale, les Finances, qui délivrent l'alignement, en parallèle avec les institutions du Prévôt des Marchands. La municipalité développe aussi ses propres services techniques, notamment en recourant aux architectes, ainsi au XVII^e siècle avec François Blondel, Pierre Bullet ou au XVIII^e siècle avec Beausire, Destouches puis Moreau-Desproux.

Dans tous les domaines les progrès sont notables, surtout grâce à l'amélioration du système administratif et fiscal : élargissements et pavages de rues, plantations d'arbres, adduction et éduction, enlèvement des boues, éclairage par réverbères à huile sous Louis XV, etc.

Mais sans doute, l'évolution essentielle s'effectue en Angleterre, qui servira souvent de référence dans l'aménagement urbain en France au moins jusqu'au Second Empire, avec la réalisation des premiers trottoirs de la rue londonienne alimentant, par des trappes, les caves à charbon situées en-dessous et directement liées au *base-ment* par la cour anglaise. De la même manière, les premiers dessins de P. Patte associeront dans la coupe l'édifice et le sous-sol, jusqu'aux profils plus complexes proposés par E. Hénard, en 1903.

P. Patte, dans son dessin « le profil d'une rue » publié en 1769 dans *Mémoire sur les objets les plus importants de l'architecture*, veut en effet constituer pour la ville de Paris l'assise d'un sol technique, affectant définitivement un domaine propre aux piétons, séparé par des bornes de celui des voitures. La coupure entre rue et maisons devient un partage absolu, le dessus ne communique plus avec le dessous de la ville que par les regards d'égouts.

Une Ordonnance de 1783, premier règlement d'urbanisme parisien, fixe la largeur minimale d'une nouvelle rue à 10 mètres et établit un rapport entre largeur de rue et hauteur d'édifices.

Des dispositifs de confort apparaissent : les écriteaux des rues en 1728 ; le numérotage⁽⁴⁾ des maisons entrepris dès 1779, d'abord à l'initiative d'un particulier, puis avec le soutien des autorités publiques ; les trottoirs, d'origine anglaise, installés pour la première fois en 1781 rue de l'Odéon, qui assurent la protection des piétons. « *Après les bâtiments, écrit Delamare, la plus grande beauté d'une ville consiste dans le pavé et dans le nettoyage des rues* ».

La beauté de la rue associe ainsi la régularité de son tracé, de ses façades à la qualité des prestations techniques assurant le confort urbain. Le XVIII^e siècle laisse en héritage cette idée de rue qui n'est pas encore massivement réalisée et que seule la seconde moitié du XIX^e pourra généraliser, à la fois en sachant mobiliser les capitaux nécessaires et en disposant d'outils plus performants pour la mettre en œuvre et la gérer.

XIX^e SIÈCLE

Si le XVIII^e siècle évoque la nécessité de transformer l'espace public, le XIX^e invente de nouveaux dispositifs dont les caractéristiques du *passage* sont significatives : rue couverte et privée, contrôlée et protégée, où l'on peut faire ses achats à l'abri des intempéries, du peuple et des embarras de la circulation. Mais la véritable innovation consiste à aménager une rue large pour la promenade et le trafic : le réseau de *boulevards et avenues*. Cette nouvelle voie sera le lieu du mouvement, de l'échange et de l'exceptionnel. Pour assurer l'anonymat du flâneur et de l'oisif, les dimensions de cette nouvelle voie y seront généreuses.

Les débuts

Au début du XIX^e se poursuit le pavage des rues⁽⁵⁾ et l'installation de trottoirs, supprimant ainsi les ruisseaux dans l'axe des rues, avec un de ses perfectionnements : la *bordure* en pierre dure.

Un nouveau type de voie apparaît : le *passage couvert*. Son succès sera garanti jusqu'à l'invention des grands magasins ; une rue privée et couverte où l'on peut faire ses courses et flâner à l'abri du peuple et des intempéries. Le passage permettra toutes les licences : fumer alors que cela ne se faisait pas dans la rue. C'est aussi dans les passages qu'ont lieu les premiers essais d'éclairage au gaz (passage des Panoramas, 1817), sur un brevet d'importation anglaise de 1815, bien que l'hôpital Saint Louis fut équipé d'un système de becs de gaz dès 1808.

Les règles définitives du numérotage des maisons sont fixées en 1805. Les quais sont systématisés. Les premiers grands égouts sont créés sous les voies nouvelles et quelques voies anciennes. Le 30 janvier 1828, le premier omnibus fonctionne sur la ligne des boulevards.

Le préfet Rambuteau organise la plantation d'arbres, notamment sur les quais, crée le premier jardin public, et installe sur toutes les promenades des bancs publics, au grand courroux des loueurs de chaises.

En juin 1825, la place Vendôme est équipée de becs de gaz. L'éclairage public au gaz est inauguré en 1828 dans les lieux de prestige. En 1840, il a triomphé partout contre les marchands d'huile et de *quinquets* (lampe à huile). Rambuteau l'étend peu à peu à tout Paris, et multiplie les bornes-fontaines en même temps que se développe l'abonnement à domicile.

L'amélioration de la voie publique concerne la rationalité des tracés – continuité des parcours, hiérarchies des voies, profils – et l'équipement de la rue. Circulation des voitures, lotissement, protection des piétons sont abordés simultanément dans une même forme : la rue, qui verra son triomphe dans les décennies suivantes.

Paris-capitale : une forme aboutie

A partir de la préfecture de Rambuteau, nous assistons à une prise de conscience plus nette et plus efficace de la

⁽²⁾ Félibien, cité par P. Lavedan, *Histoire de Paris, op. cit.*, p. 113.

⁽³⁾ L'histoire des dispositifs de gestion de l'espace public est évoquée avec précision dans le *Traité de Police* de Delamare, *op. cit.*

⁽⁴⁾ Cf. J. Pronteau, *Numérotage de Paris*.

⁽⁵⁾ Cf. Dupain, *Notice historique sur le pavé de Paris*.

voirie parisienne : généralisation des trottoirs, création systématique des égouts, lignes de transport en commun, amélioration radicale de l'éclairage. La notion d'*utilité publique* est fondée sur le droit. Elle permet aussi bien de tenir l'espace public existant que de percer de nouvelles rues.

Jusqu'à là, la rue ordinaire présentait des largeurs de 6, 10, 12 et au maximum 15 mètres de large, dimensions appliquées alors dans les règlements urbains. Avec Haussmann, le XIX^e siècle invente la voie large et au tracé régulier : le boulevard et l'avenue. Mais en même temps, avec la mise en place d'un réseau de rues aux tracés nettement différenciés, Haussmann a accru la différenciation fonctionnelle des voies anciennes. Deux villes se croisent, celle du quotidien et du désordre : les rues plus ou moins étroites dont les trottoirs sont largement occupés par différentes activités et celle du déplacement et de la représentation. Les lieux dans cette dernière y sont conçus à l'échelle accélérée du mouvement, dont les transports en commun de surface, avec la Compagnie Générale des Omnibus à partir de 1854, et sur rail avec la Petite Ceinture, en évoquent l'aspect le plus évident.

Le paysage de la rue tient aussi au traitement de la façade, soumise à des règlements d'ordonnance et à l'écriture architecturale assujettie à la travée de fenêtre. Cette conception d'une façade réglée suffit à associer les formes et les matières les plus contrastées⁽⁶⁾, à assurer la continuité urbaine au-delà de la succession des modes stylistiques au cours des temps.

Les parties visibles de la rue sont très réglées : soubassements des édifices, frondaison des arbres d'alignement et répartition du mobilier. Mais cet ordre rigoureux est aussi celui qui permet l'espace de la flânerie. En effet, avec l'invention d'une voie de plus de 18 m de large, Haussmann donne un nouveau sens au trottoir à l'anglaise : non plus simple refuge du piéton lors du passage des voitures, mais véritable lieu de civilisation. L'apparition de larges trottoirs renouvelle les conditions d'attraction commerciale et de circulation du piéton, qui furent le succès du grand boulevard ou des passages couverts. On parle d'ailleurs du *boulevardier*, celui qui passe des heures à arpenter le trottoir à l'affût d'une découverte, le café sort de ses salons pour occuper le trottoir. Haussmann dans ses *Mémoires*, invente ce néologisme pour parler de cette nouvelle pratique du promeneur qu'il va *en boulevardisant*.

« Paris a créé le type du flâneur », s'exclame Walter Benjamin : « L'oisiveté du flâneur est une protestation contre la division du travail. La flânerie repose, entre autres, sur l'idée que le fruit de l'oisiveté est plus précieux que celui du travail. Il est bien connu que le flâneur fait des études »⁽⁷⁾.

Les plantations d'arbres le long des deux trottoirs permettent de retrouver les dimensions de la voie ancienne. La rue est ainsi fragmentée en trois parties séparées par une ligne de plantation, deux trottoirs d'environ 6 mètres et une chaussée de 12 mètres.

⁽⁶⁾ François Loyer, *Paris XIX^e siècle, l'immeuble et la rue*, 1987, Hazan.

⁽⁷⁾ Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX^e siècle, le livre des passages*, Cerf, 1989.

En 1857, le premier éclairage des rues à l'électricité est mis en place près du Louvre. Sous le Second Empire, l'éclairage des rues a plus que doublé, le gaz remplace l'huile ; de nouveaux réverbères prennent la place des anciens appareils, et l'éclairage permanent est substitué à l'éclairage intermittent. Le réverbère parisien s'organise à partir de plusieurs types qui établissent une hiérarchie très claire des voies publiques jusqu'à la console murale pour les petites rues aux trottoirs trop étroits. Colonne isolée de petite taille jusqu'à la grande colonne déclinée en multiples variantes (78 au total), à simple lanterne, à lyre, ou à plusieurs branches sur un pied de fonte moulée.

Les bornes-fontaines en fonte s'installent aux angles des rues. Le porteur d'eau disparaît, les abonnements se multiplient. Les réseaux souterrains se multiplient. Dans le schéma de Belgrand, les édifices rejettent leurs eaux dans un égout élémentaire sous chaque trottoir, qui aboutit au collecteur secondaire, puis à un collecteur principal. L'écoulement permanent des bornes-fontaines dans la rigole du caniveau assainit le pavé et permet d'entretenir un flux permanent pour l'écoulement des égouts. De même, les eaux pluviales sont désormais guidées par une gouttière directement vers le caniveau pour augmenter l'effet de chasse.

LE DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

Alors que jusque-là, le regroupement des voies se limitait à la *Petite Voirie* et la *Grande Voirie*, la taille des grandes villes et la question de la métropole entraînent les techniciens de l'urbain à distinguer plusieurs types de voies. Dans un premier temps, les années 30, toutes ces voies sont des rues appartenant au même réseau et desservant toutes des bâtiments. Par la suite, la rue est combattue. La ville doit s'en passer.

Au début du XX^e siècle, trois types de voies urbaines sont couramment distinguées dans les traités : « *La ville actuelle ouvre les innombrables portes de ses maisons sur cette menace (le danger de la circulation automobile) et ses innombrables fenêtres sur les bruits, les poussières et les gaz nocifs* »⁽⁸⁾.

Dans les années 50, deux types de voies sont identifiées : la *voie de circulation* considérées comme une voie inter-quartier ou interville, au profil routier ou autoroutier, car elle est censée appartenir en tout lieu au réseau national, et la *voie de desserte* des ensembles d'habitation considérée comme un mal nécessaire dans les lieux de résidence. Les voies de circulation sont situées hors la ville, en déblais ou en remblais, en viaduc et ne desservent pas d'édifices. La voie de desserte doit être compatible avec une circulation automobile restreinte. Seules des impasses ou des voies en boucles desservent des parkings situés en bordure des logements⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, 1957, point n° 27, « L'alignement des habitations au long des voies de communication doit être interdit ».

⁽⁹⁾ Xavier Malverti, *Des villes et des voitures, enjeux de la modernité*, actes colloque « Qu'est-ce qui institue la ville ? », Paris-Sorbonne, Institut de Géographie, octobre 1991. Il s'agit notamment de l'étude d'un texte de François Parfait, ingénieur des Ponts et Chaussées, « Principes d'organisation de la voirie de desserte », *Revue urbanisme*, 1955.

L'automobile est apparue discrètement, d'abord comme une fantaisie, peu à peu comme l'auxiliaire utile, puis de plus en plus comme un accessoire indispensable à la vie moderne, mais encombrant. Elle est alors considérée comme un objet de nuisance pour les habitations et pourtant son développement paraît inéluctable jusqu'à vouloir adapter la ville aux voitures, comme l'y invitait Georges Pompidou, voire à l'y assujettir. La voie doit contourner l'ensemble de logements. Les immeubles ne doivent pas y être alignés et les chemins piétons doivent être indépendants de cette route dangereuse. Pour des raisons plus esthétiques et idéologiques que rationnelles, les trottoirs – cette merveille qui venait d'être inventée –, avec son stationnement au long, et les plantations d'alignement sont abandonnés pour les remplacer par des cheminements piétons disposés parmi des bouquets d'arbres plantés librement sur des pelouses. Toutes ces solutions sont considérées par l'ingénieur⁽¹⁰⁾ comme plus coûteuses, mais le modèle du jardin-cité (des immeubles-plots implantés dans un jardin) est censé offrir un nouveau confort : des parcs bien entretenus, des appartements inondés de lumière. Ce confort doit avoir un prix ; l'irrationalité est luxe.

Qu'en est-il aujourd'hui de la conception de la voirie dans l'aménagement des ZAC. La conception de la voirie issue des idées de la Charte d'Athènes s'est traduite dans la pratique par le décret de 1964 qui répartit la voirie des ZUP en trois catégories : primaire, secondaire et tertiaire. La définition de chacune est tour à tour physique (les grosses et les petites), institutionnelle (qui finance ?) et administrative (dans quel document la voit-on apparaître ?). Les découpages n'ont pas été arbitraires ?

La *voie primaire* mime une autoroute, la secondaire une bretelle de raccordement et la tertiaire un parking. La voirie primaire évite la ville et relie les quartiers. C'est une rocade rarement un axe. Elle est conçue par des techniciens routiers ; chaussées séparées, carrefours en rond-point ou à dénivelés, les traversées piétons y sont limitées, voire rendues impossibles, un traitement paysager l'isole de son contexte. Les services de l'Etat, principaux financeurs de ces voies, ont le souci de la continuité des itinéraires en dépit de la diversité des tissus urbains rencontrés.

La *voirie secondaire* est par contre conçue par l'architecte du plan-masse de la ZAC. Cette voirie, intégrée au coût de la ZAC, tend à être réduite au minimum, en reportant la circulation sur la voirie primaire. Les infrastructures se limitent ainsi à des bretelles de raccordement entre la voirie primaire et l'îlot.

La *voirie tertiaire* semble être pensée comme une suite d'espaces intersticiels plutôt qu'en un réseau viaire. Elle s'intègre à la composition architecturale de l'ensemble⁽¹¹⁾.

La plupart des opérations aujourd'hui sont marquées par le souci de « faire urbain », mais semblent en fait poursuivre la même pensée avec un vocabulaire architectural et des références renouvelées. L'avenue que l'on espérait reconnaître à l'évidence de son tracé de ses plantations n'est qu'une ruelle en impasse dans une résidence privée. Le cheminement piéton devient un parcours d'obstacles qui s'évanouit dans des parkings. Chaque îlot de ZAC recèle

⁽¹⁰⁾ Idem.

⁽¹¹⁾ Marc Sauvez, *Le retour à la rue*, in *Urbanisme* n° 217, janvier 1987.

plus de « crescent » de Bath et plus de mails ou de figures urbaines que la ville du XVIII^e⁽¹²⁾.

La simplicité des règles de partage des voies s'altère sous la pression des questions de circulation, de sécurité et de stationnement. Les comptages et raisonnements en terme de flux, la complexité croissante des systèmes d'exploitation du trafic et de gestion des carrefours engendrent des nouveaux dispositifs rompant brutalement avec le dessin originel des voies : « oreilles », « lincolns », « flots directionnels », redressements des voies au niveau des carrefours, deviennent des pratiques courantes. Ces aménagements modifient peu à peu les perspectives homogènes et la lisibilité de l'espace. Dans l'élaboration des projets de voirie, il est de plus en plus nécessaire de consulter un grand nombre d'intervenants dépendants chacun d'un secteur de responsabilité fonctionnelle. Il en résulte le plus souvent des projets fonctionnels, sectoriels ou discordants ; un acharnement sur les mobiliers et un envahissement de l'espace par les dispositifs sécuritaires, des matériaux, des espèces végétales variées à l'infini, des dessins au sol complexes, des sculptures et des jardinières⁽¹³⁾. La circulation, l'augmentation du parc automobile a semblé justifier la systématisation des rues en sens unique, le grignotage des trottoirs au profit du stationnement et de la chaussée, et son corollaire l'interdiction de circulation dans certaines voies pour les consacrer à un usage exclusif : la rue piétonnière.

De cette adaptation de la ville à la voiture résulte aussi la politique des voies piétonnières, contrepartie de la monofonctionnalisation des voies avec l'usage du sens unique, puis l'instauration des axes rouges interdisant l'arrêt des véhicules. Dans certains quartiers centraux choisis pour leur qualité architecturale ou la densité du commerce, les édiles ont réservé la rue entière pour les piétons, repoussant plus loin, dans les quartiers environnants la question de la circulation en ville. A l'instar du modèle du jardin-cité, le quartier piétonnier se trouve alors entouré et isolé par des voies de circulation en boucle avec son rempart de parkings. La zone piétonnière du centre historique est alors telle un enclos moyenâgeux, non pas consacré à Dieu, comme un monastère ou un couvent, mais au simple commerce, dans lequel la rue moderne de la ville n'a pas encore pénétré.

Ce que dit Walter Benjamin sur les passages couverts de Paris semble trouver une nouvelle actualité en s'appliquant à l'aménagement des rues piétonnières : « *Le commerce et le trafic sont les deux composantes de la rue. Or, dans le passage, la seconde a presque disparu ; le trafic y est rudimentaire. Le passage n'est que la rue lascive du commerce* »⁽¹⁴⁾.

Xavier MALVERTI

professeur à l'école d'architecture de Grenoble

⁽¹²⁾ David Mangin, Philippe Panerai, *Le temps de la ville, l'économie des tracés urbains*, Ecole d'architecture de Versailles, 1988.

⁽¹³⁾ Xavier Malverti, Aleth Picard, *Grandeur et décadence de l'espace public parisien*, revue *Urbanisme* n° 229, février-mars 1989.

⁽¹⁴⁾ Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX^e siècle, op. cit.*

La politique d'aménagement des rues piétonnières au Danemark

Avant d'entrer dans le sujet même de notre colloque, il me semble nécessaire de mentionner quelques aspects importants du contexte scandinave.

L'hiver est long et sombre avec des vents forts et un froid humide, en contraste avec l'été court. Donc, par rapport au reste de l'Europe, les conditions de vie à l'extérieur sont spécifiques.

La nature fait partie intégrante de la vie quotidienne scandinave. L'utilisation du vélo est courante. Les questions du bruit et de la pollution de l'air sont présentes dans la conscience collective.

Enfin, les décisions politiques ne suivent pas un schéma systématique : décision, mise en oeuvre, mais tiennent compte des intérêts collectifs.

Je vais principalement me concentrer sur l'exemple danois, en particulier sur la ville de Copenhague, pour les raisons suivantes :

– l'existence d'une politique d'aménagement continue, harmonieuse et conséquente.

– une singularité de la structure urbaine à laquelle cette politique a été appliquée. Tandis que le centre ville de Stockholm est d'une architecture et d'un urbanisme modernistes, Oslo résulte de l'époque Renaissance, et Copenhague de la tradition classique sur une maille médiévale. Il y a donc une richesse singulière et dans l'architecture et dans les espaces urbains.

– le nombre d'habitants en centre ville (1 km x 1 km chaque) de ces capitales (et leurs populations globales) sont de (planche 1) :

	Stockholm	Oslo	Copenhague
centre ville	826 h	748 h	6 860 h
pop. totale	1,4 million	600 000	1,5 million

Pour toutes ces raisons Copenhague n'est pas seulement un modèle pour d'autres villes danoises mais pour l'ensemble des villes scandinaves.

En regardant le plan d'ensemble de la ville, on constate que l'évolution de la ville s'est faite harmonieusement par rapport à son centre historique, sa partie médiévale.

La politique d'aménagement des rues piétonnières s'est basée sur l'argument suivant : plus de place pour les voitures équivaut à plus de circulation et de pollution, tandis que plus d'espace pour les piétons veut dire plus de monde et de possibilités de rencontre et de vie sur le pla-

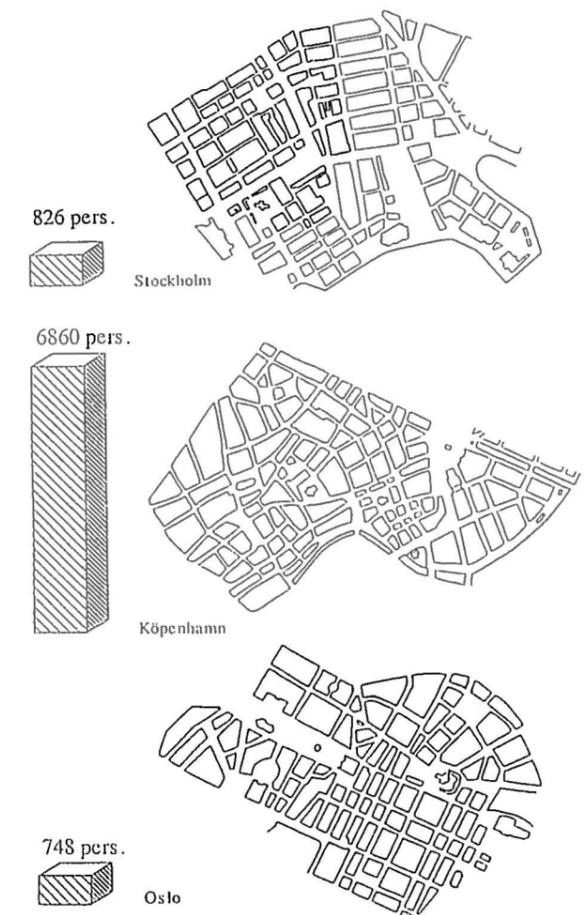


Planche 1

teau des espaces urbains (rues, places). Cette politique s'est définie au cours d'un processus d'expérimentation et de réflexion sur la ville et la municipalité à graduellement retiré chaque année 3% d'espaces de parking en centre ville depuis 1962.

En 1962, après l'augmentation de circulation la plus importante en centre ville, la vie quotidienne devient insupportable pour les habitants, piétons et commerçants et pour la police. Vu les pollutions causées par les voitures, la municipalité décide de fermer aux voitures une des artères principales (planche 2). Cette voie très fréquentée relie les

deux places principales de Copenhague, le Kongens Nytorv (A) à la place de l'Hôtel de Ville, Radhuspladsen (B) en reliant intérieurement aussi les trois places d'origine commerçante de l'époque médiévale, le Bremertorv (C), le Højbro Plads (D) et les places jumelles Gammeltorv et Nytorv (E). Tandis que le Kongens Nytorv, la place nouvelle du Roi, est entourée de bâtiments publics et culturels – Théâtre National, Académie des Beaux Arts, certains hôtels particuliers, dont l'ambassade de France – la place de l'Hôtel de Ville regroupe des bâtiments d'affaires et ceux de la culture dite plutôt moderne: Hôtel de Ville, parc de Tivoli, cirque d'hiver, gare centrale, cinémas, groupes de presse.

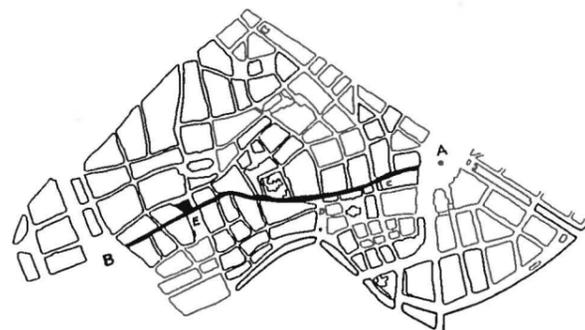


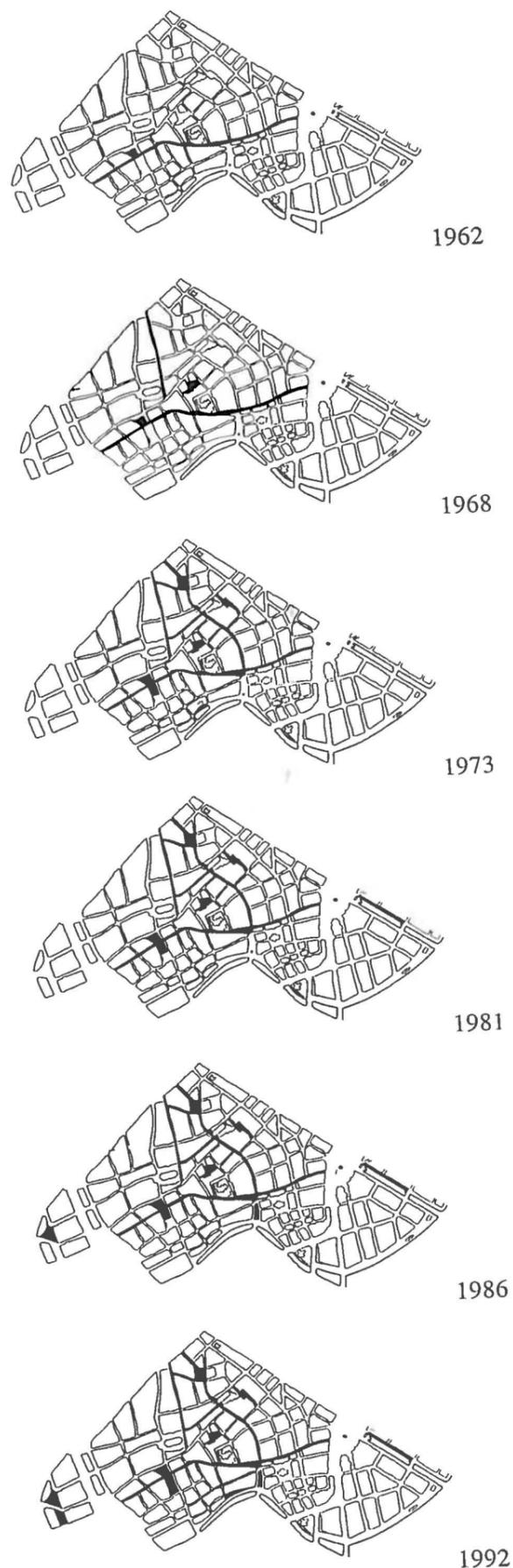
Planche 2

La piétonnisation de cette artère a représenté une étape cruciale. La réussite de l'expérience a déterminé l'extension de la zone piétonnière (planche 3), selon la chronologie suivante :

11-1962	le Strøget, 4 rues
1962	13.700 m ²
5-1968	Fiolstræde, rue principale du quartier latin
7-1968	Grabrodretorv, place pittoresque
1968	20.050 m ²
4-1973	Store Kannikestræde
5-1973	Købmagergade, rue commerçante importante
1973	50.150 m ²
8-1974	Pilestræde
1981	54.800 m ²
7-1985	Højbro Plads
1986	60.000 m ²
6-1990	Gammel Strand
5-1991	Axeltorv
5-1991	Kompagnistræde, voie alternative au Stroget
1992	72.450 m ²

Entre 1962 et l'été 1991 la longueur totale des rues piétonnières a été étendue de 800 à 3.300 m, comprenant 13 places. La superficie totale du plateau piétonnier a augmenté de 13.700 m² à 72.450 m².

Planche 3



LE MODE D'APPROPRIATION DES ESPACES PIÉTONNIERS

On peut constater trois phases majeures dans le mode d'appropriation des espaces piétonniers.

Une première phase d'appropriation passive: n'ayant pas une culture de vie de rue, les piétons se promènent à l'abri des pollutions sonores et d'air. Les commerçants, qui étaient sceptiques, suivant le raisonnement selon lequel moins de voitures signifie moins de clients, ont découvert qu'au contraire davantage d'espace pour les piétons signifiait plus de possibilités pour les commerçants.

En fin de première phase on constate une nouvelle tendance à l'appropriation de l'espace piétonnier: non seulement les piétons utilisent la rue comme corridor mais aussi comme lieu de rencontre, d'animation spontanée, d'exposition de petits commerces d'artisans.

La 2ème phase libère des activités sur le plateau piétonnier avec une réglementation: les activités apparues en fin de première phase deviennent tolérées par les règlements. L'apparition de cafés et de restaurants augmente les possibilités de rencontres et le nombre des piétons. Les changements de sols par la municipalité, en parallèle avec les changements de vitrines et de façades des boutiques par les commerçants aident une meilleure appropriation de l'espace par les piétons.

La 3ème phase: le plateau piétonnier comme forum pour les piétons:

vu la demande d'activités culturelles, la municipalité s'engage aussi dans des initiatives comme des festivals de jazz et de danse, théâtre, musique etc. La culture de rue se développe. Le plateau piétonnier n'est pas uniquement un « supermarché » mais surtout un salon public pour les habitants, un forum où on entre sans ticket pour observer et

être vu, écouter et être entendu, bref passer de l'état de consommateur passif à un état d'acteur dynamique.

Dans la troisième phase le rôle de l'architecte est avant tout de rendre le forum accessible et agréable pour les piétons par le dessin des détails dans un ensemble harmonieux: bacs à fleurs, éclairage, bancs, pavés, sculptures, sols, façades, plantations d'arbres.

Pour conclure, je soulignerai que la politique d'aménagement des rues piétonnières à Copenhague est une politique à long terme, qui s'applique graduellement, récupérant des espaces de parking et de circulation pour les rendre piétonniers. Cette politique, grâce à de multiples enquêtes est réajustée à chaque étape.

Etant donné que les espaces urbains sont vitaux, cruciaux et fragiles, et résultent d'intérêts divers, il est indispensable que la politique d'aménagement des rues piétonnières tienne compte de tous les intervenants, piétons, commerçants, architectes, municipalité, partenaires de la vie culturelle et police, afin d'arriver à un consensus, correspondant à la diversité des intérêts publics et privés, qui a donné à la ville sa richesse.

Ce n'est donc pas un paradoxe que Copenhague, ville médiévale bien conservée, ne soit pas restée uniquement comme un décor de musée, mais soit surtout un centre ville pouvant vivre les exigences du XX^e siècle, grâce à une politique d'aménagement de ses artères devenues partie intégrante d'un plateau piétonnier.

Méran SADRIA
architecte MAA
docteur en composition urbaine

La politique des aménagements en France de 1970 à 1991 Archéologie des discours sur les rues piétonnières

La création en France des rues piétonnières a été accompagnée depuis 1967 de discours sur ces interventions : études, textes justificatifs, circulaires ministérielles, bilans, interviews...

La relecture de ces discours est d'abord un témoignage sur ce que certains, en tant que pionniers, ont effectivement réalisé. Ils montrent, en effet, une évolution dans les conceptions.

Mais ils révèlent aussi des zones d'ombres sur des difficultés que l'on rencontre aujourd'hui dans ces quartiers qui n'ont peut-être pas été perçues ou que, consciemment ou inconsciemment, on s'est masqué. Certains discours, même, sont manifestement des « leurres » : discours à côté de la réalité pour imposer la rue piétonnière outil urbain stratégique au service des hypercentres dont on aurait voulu détourner le conflit potentiel avec les quartiers périphériques, les banlieues. Celles-ci révèlent aujourd'hui durement leur absence de vie perdue peut-être au détriment de ces centres qui 20 ans après se portent très bien.

Mesurait-on bien, il y a 20 ans, les risques de cassure sociale entre les centres et la périphérie au moment où, c'est vrai, ces centres étaient le lieu de l'habitat vétuste et où se développent en banlieue des grands ensembles, conçus suivant des idées modernes, dotés de nombreux équipements et dont les appartements possédaient tous les éléments de confort normalisés : ascenseur, salles d'eau, wc intérieurs, chauffage collectif ?

Aux environs de 1967, on voit converger deux courants de pensée qui donnent corps au concept de rue piétonnière :

– d'une part les fonctionnalistes (Chartes d'Athènes et rapport Buchanan, essentiellement consacrés aux extensions périphériques nouvelles) qui préconisent la séparation de plusieurs niveaux de trafic, le plus fin étant celui du piéton.

– d'autre part des courants culturalistes, inquiets d'une menace sur la dégradation des centres villes que leur apporterait la vie moderne en les entourant de quartiers modernes périphériques : paupérisation (les riches étant sensés se retrouver dans les quartiers modernes périphériques), envahissement par la voiture, destruction par les rénovations, implantation de périphérie des fonctions urbaines attractives et essentiellement le commerce (naissance des premiers supermarchés périphériques vers 1965).

Les craintes des culturalistes s'appuient sur l'exemple des villes américaines où le dépérissement des centres est réel et conduit aux premières conceptions de rues piétonnières.

Mais c'est surtout à partir des pays du nord est de l'Europe avec des approches plus fonctionnalistes (adaptation des centres : à la vie et à la circulation modernes) que les rues piétonnières se réalisent et servent d'exemple aux premiers cas français.

Le rôle stratégique de la rue piétonnière dans une concurrence entre centre et périphérie en termes d'habitat et de commerces est indéniable. Il est exacerbé en France par les particularités du découpage communal, doublé souvent d'oppositions politiques de l'après-guerre. Chaque commune se bat pour sa place dans l'agglomération.

Aussi est-il étrange que cette réalité ne transparaisse pas tellement dans les discours. Certains évoquent l'intérêt des rues piétonnières quant à la santé (apportée par la marche à pied), la sécurité (par l'apparente absence de voiture dans la rue piétonnière), par le retour au passé (retrouver l'usage ancien de la ville).

Ces justificatifs des rues piétonnières ne sont-ils pas étranges quand on sait que l'usage de la rue piétonnière n'est que marginalement interne aux centres ; la pratique majoritaire est un déplacement dont l'origine est dans un grand ensemble périphérique, qui utilise une voirie rapide de pénétration et un parking de dissuasion avant d'aboutir pour quelques hectomètres dans un « centre commercial à ciel ouvert ». Le bon air rencontré sur la totalité du trajet, l'absence de risque d'accident, l'évocation du passé, sont des concepts tout relatifs... Ces discours sont bien en partie des « leurres ».

Les discours esthétisants sur l'armature urbaine centrale préservée est d'une autre nature. C'est un vrai débat, que de s'interroger sur les moyens pour préserver la qualité historique et esthétique des centres anciens (auquel l'histoire a conféré une spécificité irremplaçable) d'approches un peu « élitistes ». Le centre ville est le patrimoine de toute l'agglomération. La conservation des anciens métiers, commerces et structures sociales anciennes est une fiction ; l'usage des pierres anciennes dans une économie moderne est certainement une nécessité.

Il est frappant de remarquer qu'à l'inverse quelques discours « parlent vrai ».

O. Guichard, dans une interview à la Revue *Architecture Intérieure*, en 1973, note effectivement l'obligation pour les rues piétonnières d'être bien desservies par les transports en commun, les autoroutes et les parkings, il note les changements dans la nature des commerces, il entrevoit les mutations sociales de l'habitat central, mais admet, peut-être trop rapidement, que la loi de 1948 protège les locataires les plus modestes.

Quelques années après, dans les années 1976-1980, on trouvera des bilans assez négatifs des rues piétonnières écrits par les chargés d'études des divisions d'urbanisme des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) : modification du commerce, du paysage urbain, de l'occupation sociale du bâti. Leurs discours fait étrangement écho aux actes de leurs collègues routiers présents sur les terrains qui par le financement important des « plans de circulation » contribuent beaucoup à cette piétonnisation !

La direction de l'urbanisme, elle aussi, dans le cadre des politiques « villes moyennes », puis du FAU (Fonds d'Aménagement Urbain) marque aussi ses distances. Elle insiste sur une réhabilitation patrimoniale et sociale des centres et limite ses financements dans le domaine strict des rues piétonnières.

Vers 1980, le discours rue piétonnière n'est plus porté que par la revue « Commerce Moderne » organe du Centre d'Etudes du Commerce et de la Distribution (CECOD) qui en nie beaucoup les aspects négatifs.

L'argument du dépérissement des centres était peut-être un peu trop « dramatisé » par rapport à la réalité française ! On peut s'interroger sur ce qu'il aurait fallu faire, si on n'avait pas utilisé l'outil rue piétonnière pour réhabiliter légitimement ces centres sans les hypertrophier (au détriment de la banlieue ?).

On peut d'abord s'étonner que le thème de la rue, cher aux promoteurs des rues piétonnières, n'ait pas eu plus de succès dans les banlieues. A partir de 1980, des communes comme Evry, Créteil, Villejuif, Massy... s'appuyant sur des modèles anglais et belges, ont tenté des expériences faiblement médiatisées.

Dans les centres anciens, la notion de cour urbaine (rues piétonnières à faible circulation de voitures née à Delft et introduite en France en 1974) transforme le centre en quartier comme les autres et non en hypermarché à ciel ouvert.

Le boulevard urbain introduit par Haussmann en 1870 à Paris où pour la première fois, la voirie n'est pas conçue uniquement pour circuler mais aussi pour « flâner » sans but est un outil de la famille de la rue piétonnière : non destruction de centre et au contraire outil d'urbanité. Le boulevard urbain est encore un concept que l'on a du mal à mettre en œuvre.

Enfin, le polycentrisme urbain que propose le projet du Schéma Directeur (SDAU) de la région Ile-de-France est une réponse au risque d'hypertrophie et d'hypercentralisme que l'on constate autour de la rue piétonnière.

Cette banalisation des concepts que la rue piétonnière a introduits, sera-t-elle la base des conceptions des voiries de demain ?

Marc SAUVEZ
urbaniste en chef de l'Etat
directeur des études habitat à la direction régionale
de l'Équipement d'Ile-de-France

HISTORIQUE SUR LES RUES PIÉTONNIÈRES

- Chartes d'Athènes, 1929, Zoning et hiérarchie des voies (théorie des 7 V).
- Première mise en œuvre de la séparation des circulations, Centre Northland (Detroit) 1950 puis Forth-Louth (Texas) 1956.
- Première rue piétonnière centrale, Mail « Nicollet Mall » à Minneapolis conçue en 1956 et réalisée en 1967.
- Rapport Buchanan 1963, confrontation de la hiérarchie des voies. Mise en place progressive de rues piétonnières en France. 4 familles :
 - rue hypercentrale : Lille, Rouen
 - « ville à vivre » : Grenoble, Vienne, Bologne (série de places)
 - plans de circulation : Besançon, Göteborg, Milan, Turin
 - toute la ville : Rouen, Munich, Philadelphie, Lyon
- Parallèlement, s'implantent des centres commerciaux périphériques, voir « Naissance de l'hypermarché » de Jean-Marc Villermet, Armand Colin, 1967.
 - 1954 : Centre Leclerc à Landerneau
 - 1961 : 33 supermarchés, E. Leclerc à Annecy en annonce 1000.
 - 15 juin 1963 : ouverture du premier « Carrefour » (Marcel Fournier, Annecy + frères Delauze, « Au bonheur des dames »).
- Note d'orientation de la création d'espaces piétonniers dans les centres des villes. Lettre circulaire aux préfets signée O. Guichard, 29.12.1972.
 - IRT : rue piétonnière en Europe : Düsseldorf, Essen, Cologne, Copenhague 1970 (d'après un rapport de mission de 1966).
 - Congrès ICOMOS : Prague 1966 : protection des centres
 - Cacères 1967 : interdiction de la voiture
- Armatures piétonnières et paysage urbain : M.A. Boyer, GER DAFU, 1973.
- IRT, Zones piétonnières en centre-ville. Quatre expériences françaises : Rouen, Grenoble, Avignon, Cherbourg, septembre 1971.
- CSU : Isabelle Madesclaires, Les rues piétonnières. Exemple : Cologne et Avignon.
- A. Oudin, L. du Segonzac, Cl. Ogier, Rénovation de l'Espace Public : les rues piétonnes, équipement collectif ouvert ou réservé ? Architecture, Mouvement, Continuité n° 25, mars 1972.
- Le Commerce Moderne (revue du CECOD), dossier les rues piétonnières, 2.72 n° 230, interventions de M. Tauvel et compte rendu de colloque : les nouveaux espaces piétonniers CECOD Commerce Moderne n° 2, 3, 4, 76.
- Plan de circulation. Objectifs : écoulement du trafic, fonctionnement de transports en commun, organisation du stationnement, protection des piétons, circulaires n° 71 230 du 16.4.71, 16.5.72, 15.3.73.
- FAU : circulaire 77.34 du 3 mars 1977. Accompagnement urbain des espaces publics.
- CETE Aix-en-Provence, CETUR, mai 1980. Effets induits des zones piétonnes, première analyse des exclusions en zone centrale.
- Métropolis : les piétons-enjeux. 3^e trimestre 1986, n° 75.
- Introduction en France du concept de cour urbaine : août 1974, M. Sauvez, F. Loiseau.

EXTRAITS DE TEXTES JUSTIFIANT LES RUES PIÉTONNIÈRES

La sécurité et la santé

« En luttant pour l'environnement, nous luttons aussi pour notre sécurité ».

« "Ils" nous environnent : le danger, la pollution, le bruit... »

« Accepterez-vous indéfiniment (...) d'enregistrer un nombre toujours croissant de piétons tués ou blessés (5 tués, 80 blessés, généralement des enfants ou des personnes âgées) ? »

« Est-ce progrès que d'empuantir une ville à telle enseigne que le chirurgien, quand il travaille un parisien, trouve un succédané de crassier, ... ? »

« Ce que nous voulons, c'est un Paris où l'on puisse circuler sans danger »

(Association des Droits du Piéton, tracts 1972)

La conservation des vieilles pierres et de l'ambiance ancienne

« La résistance croissante à l'envahissement des villes par les voitures et la tendance à favoriser les piétons, surtout dans les centres villes, sont très propices à la conservation des ensembles historiques »

(W. Ostrowski, Colloque ICOMOS, mars 1967)

« Le fonctionnement de l'ancien réseau de rues se rapprocherait des conditions dans lesquelles il a été créé et l'ambiance propre aux quartiers anciens serait reconstituée »

(W. Ostrowski, Colloque ICOMOS, mars 1967)

« Ce que nous essayons de conserver dans une ville ancienne, ce n'est pas l'élément physique et tangible des matériaux (...) mais cette chose immatérielle qu'est l'ambiance »

(Gabriel Alomar, Colloque ICOMOS, mars 1967)

Droit à la ville, droit à la rue

« La rue ? C'est le lieu de rencontre (...), on y joue, on y apprend. La rue, c'est le désordre (...), le lieu de parole (mais) (...) la rue devient le lieu privilégié d'une répression (...) »

(H. Lefebvre, in La Révolution Urbaine)

Non à la voiture

« En partie parce qu'ils ont eu à subir très tôt les conséquences de l'inflation automobile, en partie parce qu'ils ont déjà perdu avec la guerre une grande part de leur patrimoine culturel construit, nos voisins de l'Est ont vu les premiers que les habitants des cités étaient menacés dans leur intégrité, que les villes et particulièrement les centres étaient menacés dans leur essence. On a essayé, à l'image des quartiers nouveaux, la solution d'un réseau piétonnier parallèle, indépendant de la voirie traditionnelle – en partant des arcades, des passages et des cours privées –. On a conçu l'idée de rues, de zones réservées aux piétons. Les réalisations ont débouché partout, en Allemagne, en Angleterre, au Danemark, en Hollande, en Italie, en Suède... »

(M.A. Boyer, "Armature piétonnière et paysage urbain", 1973)

Revitaliser le centre

« Il est important d'éviter le dépérissement des centres ur-

bains qu'une évolution rapide du mode de vie et de la croissance urbaine risque d'entraîner.

Mais je vous demande aussi, par votre action personnelle auprès des maires, de faire connaître les possibilités spectaculaires d'amélioration du cadre de vie qui peuvent résulter, notamment dans les villes moyennes d'un aménagement progressif de rues piétonnières, coordonné avec celui des voies de circulation et des parcs de stationnement »

(O. Guichard aux Préfets : 29.12.1973)

« On peut considérer que celle-ci est satisfaisante si aucun point n'est éloigné de plus de 300 à 400 mètres d'un arrêt de transport en commun à un trajet à pied de l'ordre de 5 minutes, et constitue un maximum.

La mise en œuvre du plan de circulation, la réorganisation éventuelle des transports en commun, la construction des garages et l'extension de la zone doivent être menés de pair, selon un programme cohérent »

("Circulaire Guichard", 20.7.73)

« Question 9 : Dans l'avenir, on établira au centre de la ville un véritable "plateau piétonnier", comment les envisagez-vous ?

Réponse : Les "plateaux piétonniers" ne pourront avoir la dimension souhaitable que s'ils restent commodément accessibles par les transports en commun ou en automobile. On peut donc plutôt penser à des "réseaux piétonniers" avec des rues piétonnières, des jardins, des places, des arcades, des voies ordinaires à larges trottoirs, etc. mais au travers desquels subsisteront certaines voies d'accès à des aires de stationnement réalisées en souterrain ou en élévation »

(Interview O. Guichard, 20.12.73 in Architecture Intérieure)

Pas de crainte de mutations urbaines

« Question 7 : On s'inquiète beaucoup de la ségrégation sociale qui petit à petit rejette à l'extérieur de la ville les classes les plus défavorisées au profit des classes les plus aisées ; des rues piétonnières, à la lumière des expériences actuelles en France ne risquent-elles pas d'accélérer ce processus ?

Réponse : Franchement, je ne crois pas que les zones puissent avoir pour effet de favoriser la ségrégation. Où a-t-on d'ailleurs observé ce phénomène ? D'une part, elles sont généralement créées dans les centres villes, c'est-à-dire dans un habitat ancien et divers probablement le moins atteint par la tendance à la ségrégation dans une ville donnée ; des zones où en particulier la plupart des loyers, protégés par la loi de 1948, restent relativement modestes.

Question 10 : La priorité de ces zones est-elle de préserver l'héritage historique d'une ville (Gros Horloge à Rouen) ou de renforcer l'intérêt commercial du centre urbain ?

Réponse : Il n'y a pas de priorité générale et absolue. Chaque ville a ses problèmes et c'est à elle d'établir ses priorités. Pour ma part, je crois bon que la voie piétonnière ne soit pas exclusivement commerciale, afin qu'elle reste animée en dehors des heures d'ouverture des magasins, et afin qu'elle attire et réunisse les catégories sociales variées et des personnes d'âges différents. Il est donc souhaitable qu'existe aussi un élément culturel, et lorsque c'est possible un élément touristique ou pittoresque ».

(Interview O. Guichard, 20.12.73 in Architecture Intérieure)

Craintes

Questions de Mme Caralp (IAURP) et réponses de M. Tauvel au Colloque CECOD, 1976

Mme Caralp : « Je voudrais poser deux questions, l'une sur la population résidente et l'autre sur la transformation du caractère des quartiers transformés en quartiers-piétons.

A propos de la population résidente, je pense que c'est un problème extrêmement important, parce que je crois savoir que les zones piétonnes dont on parle souvent à l'étranger sont, en fait, de véritables déserts, où il n'y a plus d'habitants.

Je crois savoir aussi que dans certains quartiers de Paris, comme le quartier Hautefeuille et Saint-André des Arts, les résidents quand ils ont entendu parler de piétonnisation, se sont constitués en comité de défense, pour éviter ce qu'ils appelaient la transformation du commerce en boîtes de nuit et en bistros.

Je voudrais également demander s'il existe des études ou des enquêtes portant d'abord sur le nombre des habitants dans les rues piétonnes, parce que je trouve, en général, très peu d'informations sur ce point dans les brochures réalisées. Est-ce que l'on a aussi une idée de l'évolution des catégories socio-professionnelles des habitants depuis la transformation en rue piétonne et sur l'évolution de la population ? »

M. Tauvel : « En résumé, très peu d'habitants résident dans les zones piétonnes qui se situent en hyper centre ville. Toutefois, non seulement à La Rochelle, mais dans d'autres villes encore on constate une tendance à une certaine repopulation dans de telles zones dans la mesure où, parallèlement à la revitalisation du centre par la zone piétonne, on réalise aussi la réhabilitation de l'habitat ancien. Se pose alors le problème que vous avez soulevé : celui des catégories socio-professionnelles.

Vous savez très bien ce qui s'est passé dans le Marais à Paris : avec la remise en état des immeubles anciens, on voit apparaître une catégorie de gens à moyens aisés, qui viennent reprendre des logements dans la mesure où ils sont aujourd'hui plus calmes et finalement pratiques ».

Mme Caralp : « Je prends acte de ce que vous nous avez dit : en somme, si l'on n'y prend garde, on risque quand même d'assister, dans le centre piétonnier, à une évolution de type allemand, voire américain, qui va vers une désertification du centre ».

M. Tauvel : « Non, c'est un fait qui date d'avant la zone piétonnière.

Savez-vous que dans la plupart des immeubles, dans nos hyper centres villes, on n'a pas un confort équivalent au moindre HLM de périphérie ? Il faut bien en prendre conscience.

C'est une affaire de cas spécifique et particulier, et il serait très délicat de généraliser. Il semble que toutes les expériences connues démontrent que la zone piétonnière n'est pas un élément de dévitalisation de la population.

D'autant plus que l'on note au niveau d'un certain nombre de municipalités qui se sont dotées de secteurs piétonniers importants une volonté assez manifeste de réintégrer une population qui n'est pas fatalement une population riche. Ainsi, dans plusieurs villes, la municipalité a racheté certains terrains disponibles, voire certains immeubles, pour les transformer en HLM.

Les associations de réhabilitation et de revitalisation immobilières tentent également un certain nombre d'efforts, dans ce domaine ».

La direction de l'urbanisme et des paysages insiste plus sur les espaces publics que sur les rues piétonnières

« La circulation et le stationnement automobiles dans le centre des villes, par le caractère impérieux et sauvage de leur occupation, tendent, petit à petit, à accaparer la totalité des espaces extérieurs. Chaque place devient un carrefour ou un parking. L'automobiliste veut avoir facilement accès au centre-ville et se garer le plus près possible de l'endroit où il se rend.

Envahissement des espaces également par des panneaux ou objets fonctionnels et publicitaires, toujours placés aux endroits les plus visibles et qui constituent un obstacle physique pour un certain nombre de gens. Dans le cas où les espaces publics ne paraissent pas "utiles", ils sont mal entretenus et négligés, leur éclairage est défectueux et, de ce fait, peu à peu, ne sont plus fréquentés.

L'aménagement des espaces publics peut, d'une certaine façon, contribuer à freiner le dépeuplement des vieux quartiers.

Il paraît utile également de rappeler la procédure des contrats Villes Moyennes engagée par l'Etat en 1973. Son objectif était de permettre des opérations tendant à améliorer la qualité de la vie. Nombre d'opérations portaient sur le centre ville et plus particulièrement sur les espaces publics. Par ailleurs, les villes se souciaient d'améliorer l'aménagement comme un tout où les diverses opérations d'urbanisme se trouvaient associées à un ensemble plus vaste d'actions dans le domaine culturel, social ou économique où elles se resituent. La subvention était globale et notifiée sur 3 ans, ce qui permettait à la ville de s'organiser pour engager des travaux.

Ces contrats limités à 80 opérations environ, ont été repris progressivement dans les procédures de droit commun.

On assiste en France, au cours de ces dernières années, à une accélération du rythme et de l'ampleur des réalisations piétonnes. Ceci a permis de mettre au point les techniques de construction. Une réflexion de fond a été menée par la DUP sur la conception et la mise en œuvre des sols piétons et des différentes réalisations qui s'y rattachent, le tout rapporté sans cesse aux finalités d'usage.

Parmi les aspects positifs de ces réalisations, les rues piétonnières apparaissent, dans certains cas, comme une alternative au "plan d'alignement" ; devant l'envahissement des espaces extérieurs par l'automobile elles représentent une restauration de la fonction de "place publique". Elles ont produit une dynamique sociale et économique : regroupement de commerçants, mobilisations d'associations, débats publics sur l'utilisation des rues piétonnières... Quelques villes enfin ont intégré dans leur programme de réalisation d'espaces piétonniers non seulement les rues centrales mais aussi certaines places, esplanades, voire des espaces périphériques. Cependant on ne maîtrise pas suffisamment certains effets d'accélération et d'amplification des tendances inhérentes aux centres qui sont liés aux rues piétonnières, tels l'accélération de la croissance des plus values et de la spéculation du marché foncier et immobilier, l'accélération de la tendance au développement du commerce exceptionnel au détriment du commerce quotidien (indispensable à la fonction habitat) et l'animation reste souvent étrangère à la vie de ces quartiers ».

(direction de l'urbanisme et des paysages, M. Redon et F. Goudet, "Quartiers anciens, politiques nouvelles", 1980)

L'évolution du discours sur l'aménagement piétonnier

Mon intervention prend comme objet le discours, le discours sur la ville, le discours sur la zone piétonnière et au travers donc, ce qui affleure au niveau du public, comment surgit dans la presse le débat qui vous intéresse aujourd'hui.

Procédant à la manière d'un mauvais géologue, que je suis, j'ai tenté de repérer les affleurements, les strates successives mais aussi les systèmes d'opposition, les métaphores et surtout celles qui ont filé tout au long du discours et que l'on va retrouver dans ce texte multiple, je dis bien un texte, composé de l'ensemble des coupures de presse sur la naissance des zones piétonnières.

Pour introduire le sujet, deux citations contradictoires, un peu iconoclastes de quelqu'un qui n'a pas été directement impliqué dans les zones piétonnières, Le Corbusier : « Sous la pression de la vitesse mécanique, une décision s'impose d'urgence, libérer la ville de la tyrannie de la rue ». Là, on reconnaît l'auteur du Plan Voisin, nom d'une célèbre marque d'automobile, et une tendance, celle du discours marqué par le livre de Giédion *La mécanisation prend le pouvoir*. Face à cette citation immédiatement en souvenir des années d'occupation 1942, Le Corbusier, pose une question tout à fait contradictoire, « des choses que l'on croyait de l'utopie sont maintenant présentes : la royauté du piéton. Ce silence de la rue, cette sérénité du passant, cette possibilité de regarder, de lever le nez vers les étages dotés de proportion ».

Première tension dans le discours, que l'on va retrouver tout au long de ce travail sur les zones piétonnières, l'opposition vitesse/lenteur, automobile/flânerie, mécanique-fonctionnalité/utopie, campagne/retour en ville, au passé, patrimoine, avec immédiatement sous-jacentes, ces deux notions, de pression face à la sérénité, de fonction face à l'esthétique. Tension évacuée quelque temps, en 1942 sous l'Occupation, et l'on pourrait remarquer, dans son discours, que Le Corbusier regarde en l'air et qu'il ne voit pas, qu'il évacue la rue, ce qui s'y passe, pour ne plus voir que l'ordonnance architecturale.

Tension évacuée que l'on retrouve à l'aube des « Trente Glorieuses », un peu plus sereine dans la chanson d'Yves Montand, « Les grands boulevards », « j'aime flâner sur les grands boulevards, il y a tant de choses, tant de choses

à voir ». Là, le trafic y est vie, la flânerie est loisir, la rue est spectacle et convivialité.

Le conflit automobile/piéton n'est pas encore présent. Et puis la « question piétonnière » se pose aux alentours des années soixante-dix, un peu avant. On la voit surgir dans la presse, mais très peu, dans la presse nationale au travers de petites brèves factuelles, sans analyse : on a tenté d'ouvrir telle zone, sous la pression des commerçants d'ailleurs, le plus souvent, pour la période de Noël, et l'expérience s'est bien évidemment achevée.

Le débat s'esquisse toutefois avec un système d'opposition ternaire, piéton/circulation/stationnement. On remarque les rubriques sous lesquelles sont présentes les questions des zones piétonnières dans le journal *Le Monde* : « vie des régions », grand titre, grand secteur, et puis, soit « circulation », soit « stationnement ». L'entrée « piétons » je dirai, est plutôt une entrée de documentaliste. On la retrouve dans le fichier à l'entrée « piétons », mais les deux grandes entrées sont quand même « circulation » et « stationnement ».

A la fin des années soixante-dix la question commence à apparaître dans la page « vie des régions », à la rubrique « urbanisme ». Et puis dans « équipement et région », cela devient déjà plus sérieux. Débat esquissé et évité, je vous l'ai dit par des brèves, des factuelles, qui relatent les premiers temps de l'activité. Les principaux acteurs de la pièce sont déjà là, en reprenant des phrases de journalistes : « en accord avec les commerçants », ensuite « la circulation automobile », et puis « l'opération a pour but de lutter contre la concurrence des grandes surfaces ». Etonnant, la ville n'est pas en jeu, c'est une question marchande.

Mais au travers de cette esquisse de vocabulaire – la circulation, l'opération, le cœur de ville – commence à se tisser cette métaphore que nous allons retrouver tout le long du discours sur les zones piétonnières : le cœur de ville, la circulation, les artères bouchées; le problème est posé quasiment de façon clinique. Il l'est dans son principe par un article, peut-être le premier qui commence à aborder vraiment par sa taille le débat, article de Georges Friedman, dans une série de papiers qu'il a intitulée : « Une nation sur roues ». La multiplication de l'automobile pose des problèmes.

Se met en place une culture automobile. Avec son système d'opposition qui, là aussi, tramera tout le discours de la zone piétonnière. Du côté de l'automobile : la modernité, l'indice de la richesse, l'individualité, la liberté indivi-

duelle, la voiture individuelle, ensuite la vitesse, dans l'objet de communication, le parcours, et puis, composante essentielle, le conducteur est un actif.

Du côté du piéton apparaît tout à fait autre chose, des valeurs en contraste : face à la modernité de l'automobile, la pauvreté du piéton, son archaïsme; face à l'indice de richesse, le manque de pouvoir d'achat, il n'est même pas propriétaire d'une automobile ; face à l'individu, conducteur, la masse, avec le corollaire, face à la liberté individuelle, du collectif, et face à la voiture individuelle, une des solutions proposée dans ce problème chirurgical : le transport en commun. Face à la vitesse et à la communication, la lenteur, le déplacement mais surtout le déplacement vécu comme flânerie. Enfin face au parcours, un discours sur la pérégrination. Face à l'actif, l'inactif.

De ces oppositions apparaît une première incidence qui nourrit tout ce qui va être le débat : les arguments du commerce vont se fonder sur l'implicite de la culture automobile, la modernité, la richesse, l'actif, la vitesse, le tour de rotation des produits du trop-plein automobile. Par le biais de la circulation certaines valeurs s'inversent. Vu du côté des édiles et des piétons et de quelques commerçants, par le biais médical : les artères sont bouchées, le cœur est paralysé, il convient de traiter le malade. Le plan de circulation devient une véritable opération chirurgicale, suivant des techniques très pointues d'ailleurs – traitement du dépôt des artères : le stationnement, – pontage : les périphériques ou la circulation ; enfin, apparaît le thème bien évident de la réanimation, le malade est dans un état d'apoplexie.

Il s'agit donc dans un premier temps, 1970-1972, dans le discours des préfets, dans le discours transmis par les journalistes de reconquérir le trottoir. De façon étonnante, deux prétextes sont porteurs de ce discours : la sécurité, la pollution. La sécurité : les accidents, – la pollution : la pollution automobile. Ces deux arguments seront utilisés quelques années plus tard contre les zones piétonnières dans la perspective sécuritaire et puis dans un nouveau sens de la pollution, non plus celle des gaz d'échappement, mais une sorte de pollution sociale.

Le piéton, en passant, semble avoir disparu du paysage. Dans ces articles il n'apparaît jamais. Le paysage urbain se compose pour l'essentiel de l'automobile, de l'architecture et puis d'un entre-deux, on ne sait pas bien quoi : le trottoir à reconquérir.

Et puis dans une série d'articles, le Monde, à propos de Rouen et de Grenoble, intitulé de façon tout à fait étonnante sa tête d'articles : « Les premiers pas du piéton en ville ». Le débat est neuf, le piéton est un nouveau-né, l'enjeu de la ville, l'enjeu politique, les édiles, les pouvoirs publics, les spécialistes, les techniciens, bonnes-fées, se penchent sur son berceau.

Aussitôt surgit dans les polémiques le discours marchand, qui se fonde sur la connotation positive de la culture automobile. Modernité de l'automobile, pouvoir d'achat, la zone piétonnière est une catastrophe. Les maires deviennent les fossoyeurs du commerce. Fossoyeurs du commerce, on voit bien que l'enjeu de cette opération à cœur ouvert est vraiment un enjeu de vie, vie de la cité, mort du commerce, auquel on trouve, nous sommes après 68, évidemment des relents très forts : la cause du piéton et face à elle, des articles sur la nécrose du commerce.

Pendant ce temps-là, s'organisent aux périphéries de la ville, les grandes surfaces. Opposition détournée par une autre composante du mot commerce, qui va s'opposer au discours marchand. Là, je rappelle un des sens du mot commerce : être de bon commerce, de bon contact, cet aspect convivialité, face au commerce argent, est revendiqué pour les zones piétonnes ; face à cette convivialité, l'argent est dénié, le problème monétaire n'est pas l'essentiel.

Entre-temps, s'est posé tout de même une question, un tout petit incident – les Anglais sont souvent un petit peu étranges – juste au moment où apparaissent ces idées de convivialité du commerce, un article dans « l'Economist » propose de faire payer le piéton. On fait bien payer le stationnement, on fait bien payer les voitures sur les autoroutes, pourquoi ne ferait-on pas payer le piéton dans les rues piétonnières ?

Mouvement très bref, on ne le retrouve plus. Relayées face à ce problème de la convivialité, apparaissent plusieurs dimensions qui font que lorsque la convivialité n'est plus suffisante, les commerçants ayant fait quelquefois leurs comptes – il n'est pas si mauvais de se trouver sur les plateaux piétonniers, les prix des fonds de commerce ayant souvent grimpé – on trouve un autre argument : une assimilation, un paradigme se met en place, qui va se décliner de la façon suivante : flânerie, marginalité, délinquance, pollution sociale. Et nous retrouvons le thème de la pollution qui était un des premiers, en tant que pollution de la voiture, tandis que là, ce sont les gens qui polluent, bien évidemment. La rue comme spectacle, les cracheurs de feu, les joueurs de guitare, le personnel qui semble être laxiste, avec quelques affaires, auxquelles on fait allusion, de la collusion de la police avec cette marginalité, par de toutes petites brèves, renforçant la demande sécuritaire. Pour un bon commerce, il faut des gens qui circulent avec un pouvoir d'achat.

Enfin, cette zone piétonnière apparaît de plus en plus comme ne faisant plus l'objet des mêmes polémiques. Elle devient technique, elle devient l'objet de spécialités, de spécialistes, et d'autres paradigmes apparaissent : de la rue piétonnière, déclarée comme zone, du plateau et puis de ce qui se définit en fait comme un territoire particulier dans la ville, un territoire d'où surgit avec le lyrisme d'un certain nombre de journalistes, une sorte de mythologie de la campagne dans la ville accompagnée d'une autre mythologie qui est le retour aux ancêtres, la valeur absolument patrimoniale de la rue. Apparaît un discours sur le minéral et le végétal retrouvés, on parle du paysage urbain, on parle de cette convivialité retrouvée, de cette ville à l'ancienne, de cette sorte de société mythique qui trouve ses oppositions aussi dans la périphérie, au travers de nouvelles dénominations des centres commerciaux, qui deviennent « agora ». On tente de lutter sur le même terrain, cela devient l'objet de ressources patrimoniales.

Enfin, la rue est déclarée comme spectacle, comme mise en scène de la ville, le plateau, comme théâtre où s'oppose la périphérie à ce cœur de ville, qui devient la scène où il faut être. De là apparaît autour de la zone piétonnière, renforcée par la politique des quartiers anciens, tout le discours patrimonial, autour de cette zone du pavé, du dallage, discours de ce lieu qui devient une sorte de temple, une sorte de lieu de réunion du public.

Enfin, le commerce retrouve aussi ses évolutions, face à cette demande qui est un peu une demande de mythe. Les commerces se transforment. Ils reprennent un certain nombre de points de la modernité automobile, la consommation rapide, la vitesse, la carrosserie, mais la carrosserie du piéton, le vêtement, et puis progressivement ces boutiques deviennent essentiellement des lieux où il convient de se fournir pour être en représentation dans la ville.

De façon étonnante, ces ensembles de discours, qui marquent le début de la période des zones piétonnières, se re-

trouvent à peu près identiques dans la période actuelle, un discours technique, un discours culturel, et puis des discours mythiques et des trames qui s'enchevêtrent et s'opposent au gré des argumentaires et se trouvent les uns les autres dans le débat qui est en fait un débat de vie dans la ville.

Pierre CULAND
chargé de mission à la Caisse Nationale
des Monuments Historiques et des Sites

Compte rendu de l'enquête préliminaire

Un questionnaire semi-directif, de quatre pages, a été adressé à quelques 316 communes :

- villes adhérentes de la section française de l'ICOMOS
- villes et pays d'art et d'histoire
- villes disposant d'un secteur sauvegardé ou d'une zone de protection du patrimoine architectural et urbain
- villes préfecture

ainsi qu'aux associations des Petites Cités de Caractère de Bretagne et des Plus beaux villages de France.

Nous avons reçu 130 réponses, dont 117 détaillées, soit un retour exploitable de 37 % des formulaires.

Dans les petites communes, ce sont les maires ou leurs adjoints qui ont répondu de leur plume. Puis, selon la taille des communes, les secrétaires généraux ou les services techniques, plutôt que les services d'urbanisme. Certaines réponses sont bien documentées, coupures de presse, bien sûr, photos, dossiers de programmation ou d'étude, voire d'enquête, règlements enfin.

ASPECTS QUANTITATIFS

- Les aménagements, pour nombre d'entre eux, prennent leur origine dans des contrats de ville moyenne ou des plans de référence.

- La population des centres oscille, selon la taille des communes entre 10 et 30 % de la population globale de la ville avec, bien sûr, un taux nettement supérieur dans les villages. Elle est dans l'ensemble stable, ou si l'on préfère numériquement stabilisée, du fait des OPAH, en particulier.

- Ces disparités de répartition du peuplement laissent apparaître, en revanche, une grande régularité morphologique : les centres font entre 500 et 1 500 m de long, avec une moyenne de 1 000 m, évaluée à 10 mn de traversée à pied.

- Les aménagements piétonniers sont à cette mesure, de l'ordre de grandeur de cette traversée, soit 1 000 m, avec une variation allant de la moitié, 500 m, au double, 2 000 m, places comprises. Il est clair qu'ils ne se distribuent pas, de manière univoque, le long d'une traversée. Il convient de les compléter par les aménagements semi-piétonniers, plus récents, d'une importance comparable, quoique plus modestes.

- Si les disparités ville-village déjà signalées sont nettes, plus équivoques sont celles que révèlent des villes - ou

des centres - de population comparable. Ces disparités renvoient à une analyse plus fine des *tissus* dont elles contribuent à révéler la diversité. Selon les sites, le centre peut disposer d'une ou de plusieurs « îles piétonnières », pour reprendre l'expression italienne, dont les entrées seront plus ou moins marquées, ce qui n'est pas sans poser des termes de composition, associant forme urbaine et fréquentation.

ASPECTS QUALITATIFS

- Cette diversité n'entame pas la force du concept « zone piétonnière », qui, en dépit de ses contradictions dues à sa généralité, présente une grande stabilité et s'impose comme une évidence, à telle enseigne qu'une commune nous dit « regretter d'avoir pris du retard... » se référant par là, implicitement, à une norme. A noter cependant que certains aménagements anciens, a contrario, passent pour avoir toujours existé : ainsi en est-il de la montée à Notre-Dame du Puy, qui n'apparaît pas dans l'enquête.

- Cette idée de zone piétonnière se dégage sur un fond de réflexion urbanistique « l'ensemble, qui peut contenir une superette, devrait aller jusqu'à constituer un hypermarché... » pour prendre la force, avec le patrimoine, cité et présent, d'un véritable emblème du plaisir de la ville : tout y passe, convivialité, charme, agrément, tranquillité, promenade, récréation, flânerie, non sans une pointe de théâtralité ou de festivité (allusion aux visites nocturnes, à la jeunesse). Nous avons à faire à une question d'ambiance.

- C'est en fait une idée de la ville qui est à l'œuvre, illustrée incidemment par les enseignes, qui par leur présence donnent un rang en terme de taille à la ville ; cette idée se réfère à un ailleurs, et cet ailleurs est ville : « c'est les Champs Elysées de Digne... et puis regardez cette fontaine, n'est-ce pas magnifique ! » et à Agen : « une rue piétonne, je trouve ça bien, ça fait comme à Bordeaux, ça va devenir une ville universitaire ».

- Cette idée, pour brillante qu'elle soit, ne submerge pas une approche, mesurée et pratique, que l'on pourrait qualifier de rationnelle, et que nous retrouvons résumée dans un autre concept, qui est celui de la « vocation piétonnière ».

- Ce concept part d'un constat d'inadaptation à la circulation, mais aussi d'une adaptation, toujours sensible et délicate, au commerce, qui pose d'emblée toute une série de corollaires, en forme de programme de stationnement,

toujours proche « ici les gens ne veulent pas aller dans les parkings, sinon autant aller à Toulouse ou à Bordeaux », sens uniques, itinéraires auto et itinéraires à pied et qui peut être résumé ainsi « faire de la place un lieu (arboré) où l'automobiliste peut se garer dans de bonnes conditions, où le piéton qu'il devient ait la curiosité d'aller plus en avant dans la découverte de la cité, de ses petites places, de ses rues commerçantes, de son patrimoine architectural... » comme au Faou, village de caractère du Finistère.

– Ce programme contient les modulations du semi-piéton dont certains rappellent les limites : dans l'espace, par la largeur des trottoirs et la suppression (jamais respectée sauf arrêt « physique ») du stationnement, et dans le temps, selon les heures, les jours ou les saisons, ou encore selon la limitation de la vitesse.

– En terme de rétrospective et d'évaluation, si les résistances initiales sont équivoques, car elles ne sont pas générales, la concertation, elle, s'impose avec une acuité totale, dont certaines coupures de presse se font l'écho. Elle peut prendre la forme d'un véritable débat, où, chiffres et statistiques à l'appui, s'exposent les argumentations, et que résume cette citation « une bonne concertation établie sur un diagnostic précis et des objectifs clairement exprimés ».

– En bout de parcours, la satisfaction est plutôt répandue, à charge des divers projets d'extension cités ou envisagés. Le commerce change, bien que personne ne soit dupe sur la disparition des épiceries, et le visiteur ou le touriste, comblé, dispose sans aucun doute, d'une table à sa portée, ce qui n'est pas sans engendrer des nuisances d'un nouveau type.

– Le cas du tourisme renvoie cependant aux disparités que nous avons rencontrées. Certains flux de fréquentation, de concentration même devrait-on dire, sont difficiles à imaginer et imposent sans détour une disposition adéquate de l'accessibilité. Collioure ou Riquewhir nous disent avoir des rues spécialement réservées à la circulation à pied depuis 1960.

– Il est vrai aussi que, s'agissant d'un village, la morphologie impose certaines restrictions « le premier aménage-

ment piéton date du moyen âge ! » et dans ce cas l'aménagement fait figure de remise en état.

– Enfin, s'agissant de se pencher sur des usages, il convient de rendre compte de certaines observations relatives à l'accès des habitants, traité bien souvent au cas par cas, et aux gênes qu'ils subissent, ou aux difficultés, pas toujours bien cernées, de l'entretien tantôt plus tantôt moins onéreux. Ces usages paraissent s'imposer aussi au niveau des projets, où interviennent relativement peu d'architectes, au profit de la toute puissante voirie qui nous rappelle incidemment que le projet peut être lié à la réfection des égouts, qu'il ne tient pas assez compte des réseaux électriques ou téléphoniques. Certains secteurs sauvegardés font état de servitudes quant aux revêtements, d'autres renvoient à des bandes de roulement, réinvention de la chaussée; à noter l'inventaire des matériaux et du mobilier en œuvre de la ville de Béziers.

– Fait significatif de la vie de la rue, et de sa police de « petite voirie » : des règlements particuliers de publicité et d'enseignes se rencontrent très fréquemment, en terme de police toujours, peu d'observations, en revanche, dans l'ensemble quant à la sécurité.

Nous terminerons avec une leçon d'urbanité :

* pour les petites villes, privilégier le semi-piétonnier et accepter la circulation dans les petites rues, en y supprimant, si nécessaire, le stationnement ;

* éviter la multiplication d'éléments de décor de pacotille dont la population se lasse vite (jardinières, kiosques) qui sont, à peu de choix près, identiques dans tous les centres villes piétonniers et donc connus d'avance ;

* privilégier un aménagement sobre, très minéral, avec des végétaux composés : un arbre à part imposant ou des plantations d'alignement.

Yves BELMONT
architecte des Bâtiments de France

COMMISSION 1

L'aménagement piétonnier pour découvrir et présenter le patrimoine de la ville, pour lutter contre la pollution

Président : Jean-Paul Frankum,
maire adjoint d'Arles

Rapporteur : Pierre Chatauret,
architecte des Bâtiments de France
à la direction de l'architecture
et de l'urbanisme, ministère de l'Équipement

Jean-Paul Frankum

Je pense que la promenade que nous avons effectuée ce matin dans la ville d'Auxerre illustre assez bien le thème que nous allons traiter ensemble cet après-midi. En effet, nous avons parcouru des rues piétonnes, semi-piétonnes, à la rencontre du patrimoine de la ville. Cette relation de l'homme, piéton en l'espèce, avec la richesse patrimoniale est un des aspects de cette réflexion. Le patrimoine est considéré comme sujet et comme objet. Objet de notre découverte, de notre curiosité, sujet en tant que patrimoine, richesse d'une ville. Il suppose un certain nombre de précautions, de soins, de préoccupations et c'est ainsi qu'on abordera le problème de la pollution.

Pierre Chatauret

Je fais un peu le même exercice qu' Yves Belmont en reprenant le questionnaire sur le thème particulier de la mise en valeur du patrimoine à travers les zones piétonnières. J'ai relevé un certain nombre de réflexions à travers les réponses. Pratiquement ce sont les problèmes d'entassement de la circulation dans la ville, de dégradation par la pollution, de sécurité qui ont amené les villes à engager des voies piétonnières.

Le stationnement anarchique, le besoin de sécurité, mais aussi le souci d'attractivité des centres anciens, donc de la mise en valeur du patrimoine, la pollution, la dégradation des commerces, des bâtiments, le besoin de revitaliser des quartiers qui sont souvent abandonnés par les piétons, je crois que telles sont les motivations des élus.

Beaucoup de conséquences positives sont soulignées par les élus dans les nouvelles perspectives monumentales: plantations d'arbres, disparition de la publicité, mise en valeur des monuments, réfections des façades et par voie de conséquence des logements (l'intérieur des immeubles), retour d'une population de résidents, refections des commerces, et à partir de là des cheminements touristiques qui commencent à s'organiser pour les visiteurs.

Par contre des effets pervers apparaissent. Cette nouvelle présentation de ville engendre un excès de fréquentation touristique pouvant provoquer une déperdition des commerces de proximité, au profit de commerces de luxe (restaurants, cafés, commerces nocturnes) d'où l'apparition de nouvelles pollutions (en particulier détritiques laissés par les gens de passage), problèmes de pollution sonore : une ville a même indiqué que le bruit des piétons en zones piétonnières était insupportable la nuit. Mais, conséquences plus graves, cette mutation des commerces entraîne aussi une mutation d'affectation des locaux notamment dans les étages, une mutation de la population résidente (les gens ne restent pas longtemps dans les appartements et cherchent à partir très vite). La pollution liée au tourisme, c'est aussi l'accumulation d'un mobilier, notamment sanisettes, bancs... et la mise en place de tout un décor. On a certainement supprimé une pollution atmosphérique par les gaz de voiture, par le stationnement, une pollution sonore aussi, mais on les a remplacées par une autre forme de pollution.

D'autre part, n'a-t-on pas déformé la lisibilité du patrimoine en modifiant sa distance de perception ? Un exemple bien connu : certaines cathédrales ou églises ont été dégagées par la démolition des immeubles environnants, ce qui permet la vision éloignée du monument ; mais en fait cette vision est déformée. En effet, dans de nombreux cas, la statuaire a été conçue (allongement des formes, grossissement de la partie inférieure) de telle sorte qu'elle reprenne ses proportions correctes en vision rapprochée, en contre-plongée. C'est également vrai pour la composition d'ensemble des façades de la Renaissance auxquelles on donnait un galbe destiné à allonger les ombres portées, ce qui conférait une majesté particulière à l'édifice. En vision lointaine, ces effets ne sont pas perceptibles, et l'on peut même avoir du monument une vision déformée qui nuit à la valeur même de ce patrimoine.

Telles sont donc les deux questions que je pose, toutes deux liées à la fréquentation piétonnière : celle de la visibilité du patrimoine et celle des nouvelles pollutions.

Le cas de Dinan

Je voudrais vous présenter les réflexions d'une petite ville riche d'un très fort patrimoine, avec un centre médiéval très dense, très actif, située en Bretagne entre Saint-Malo et Rennes, à l'estuaire de la Rance. Il s'agit de Dinan, commune de 14 000 habitants dans une agglomération de 25 000 ; c'est une petite ville d'activité permanente, avec une pointe pendant la saison touristique due à la proximité de la côte et à son patrimoine connu. Donc depuis longtemps le sujet des rues piétonnières fait débat ici comme ailleurs et la ville a procédé plutôt timidement et progressivement en la matière. Nous avons débuté en 1983 avec trois rues comprenant plusieurs monuments historiques. Elles ont été rendues piétonnières totalement, sans aménagement spécial; il faut le souligner, pendant les deux mois d'été seulement, c'est à dire à un moment où la fréquentation de la ville est au maximum et quelquefois au-delà du maximum que l'on pourrait souhaiter. A part quelques rues accessoires très étroites, sans fonction de liaison automobile, piétonnières par nature, il n'y a pas eu de politique de mise en rue piétonnière pendant l'hiver. On a essayé il y a deux ans d'étendre le secteur piétonnier à l'ensemble de la ville historique pendant les mois d'été. Il faut reconnaître que ce fut plutôt un échec. Le plein centre de la ville historique paraissait extrêmement désert et perdait son caractère de ville médiévale animée, si spécifique à Dinan. On a donc fait marche arrière pour ne laisser que ces fameuses rues piétonnières « par nature ». Après réflexion on a décidé d'évoluer vers une solution hybride d'aménagement « piéton » et d'un usage « semi-piéton » dans l'ensemble du centre ville historique. La raison en est simple : les évolutions ne pouvant être que progressives, la solution intermédiaire pour nous a été la rue semi-piétonnière toute l'année, avec en été une piétonni-

sation plus large pour la ville touristique. Nous avons opté pour des aménagements spécifiques aux rues piétonnières mais avec un mobilier urbain le plus léger possible, le plus amovible et donc le plus évolutif. Ce qui veut dire que nous ne prétendons pas dans nos projets urbains détenir la vérité, et que la solution mise en place, qui semble la meilleure aujourd'hui pour la ville, ne le sera peut-être pas dans l'avenir. Il paraît donc important de ne pas faire d'aménagements trop lourds, et que ceux-ci puissent s'adapter aux circonstances. Le dernier point sur lequel je voudrais insister est le problème économique de la rue piétonnière qui, dans une petite ville, peut être différent de celui d'une plus grande ville. Dans une grande ville le problème est de refouler la voiture, le monde qui arrive à flot ; dans les petites villes, le souci est de maintenir l'activité et de la faire venir, y compris dans le centre ville. Donc, en matière de politique de piétonnisation comprenant le souci de la mise en valeur d'un superbe patrimoine, nous nous sentons la responsabilité d'être très prudents, dans la mesure où dans une petite ville nous n'avons pas tellement de preuves par l'expérience. Le message que je voulais faire passer est qu'il n'y a pas de vérité générale en la matière, mais des solutions pour chaque ville et à un moment donné. Il faut être des fois très modeste, la ville devant rester l'élément essentiel. Donc oui aux rues piétonnes à condition qu'elles restent animées car pour nous la ville est une ville animée.

Alain HULAUD
maire adjoint de Dinan

Jean-Paul Frankum

Ce qui me semble intéressant dans cette intervention, c'est que cette démarche ait commencé en fonction d'un certain type de population, celle des visiteurs. Au départ vous avez démarré en été seulement, ciblant les personnes venant accroître la population locale et venant pour le patrimoine. Partant du souci de découvrir, vous avez mis cet aménagement des voies piétonnières au service des visiteurs ; finalement vous avez évolué, au moment de l'étendre, en pensant à cette autre catégorie d'usagers que sont les habitants permanents. Là effectivement, le problème se complique dans la mesure où les effectifs ne sont pas les mêmes toute l'année, et que se greffe obligatoirement une réflexion d'ordre économique à long terme dont il faut prévoir les incidences. C'est là où vous mesurez la fragilité du fonctionnement de tout centre ville et en particulier d'une petite ville. Et je crois que beaucoup d'entre nous se reconnaissent dans votre exemple et partagent le même questionnement, les mêmes doutes. Personnellement je partage entièrement votre conviction qu'il faut gérer une vérité fragile, une vérité en mouvement et préserver en permanence l'avenir. Pour cela il faut être toujours capable d'ausculter l'organisme sur lequel on agit, et d'intervenir rapidement, éventuellement dans un sens contraire.

Denise Caisso

Cela m'intéresserait de voir comment vous avez analysé le fait qu'en étendant les rues piétonnières en été, ce fut un demi-échec, la ville s'éparpillant. Cela veut donc dire que la ville crée une vitalité ou une apparence de vitalité. Était-ce vraiment un apport économique pour vous ou était-ce le bruit, le mouvement qui faisaient qu'on avait envie d'acheter, qu'on était un peu plus dans un mouvement sonore, visuel etc.

Alain Hulaud

Non cela tient à mon avis à la nature des commerces du centre ville, qui sont notamment des commerces de service dont l'essentiel de l'activité n'est pas lié au tourisme. Et ce qui est arrivé, je pense, en étendant le plateau piétonnier largement en été c'est que ces commerces-là ont perdu leur clientèle pendant cette période. Notre interrogation est de savoir si on peut se permettre de prendre ce risque et donc de mettre en péril certains commerces comme ceux-là pour bénéficier d'un tourisme qui ne fait pas vivre la ville toute l'année. C'est le cas de beaucoup de commerces alimentaires dans le centre ville, dont la clientèle fond en été, et on ne retrouve plus qu'une clientèle de tourisme en quête de magasins de souvenirs et de restaurants. Là est notre problème, et il vient de l'activité de la ville. Si elle était plus touristique, le problème serait peut-être un peu différent.

Un intervenant

J'aurais tendance à demander : à qui accorde-t-on finalement le patrimoine ? Parce que soit on étend les zones piétonnières pour que le tourisme puisse apprécier davantage ce patrimoine sans être forcé dans un lieu uniquement touristique, soit, à l'inverse, on aménage la

zone piétonnière uniquement pour le citadin, son confort de client des commerces. Je crois qu'en fait la question est peut-être de savoir ce que représente le patrimoine, d'une part pour le tourisme, mais également pour les citadins qui le vivent. Comment aménager les commerces pour qu'ils en prennent connaissance et conscience continuellement ? Peut-être qu'en posant la question ainsi on arrive à trouver la solution pour un aménagement qui satisfasse tout le monde, qui puisse être durable : fonctionner les mois d'été avec un bénéfice pour le tourisme, mais aussi l'hiver en permettant au citadin de trouver plaisant son patrimoine dans la vie quotidienne.

Alain Hulaud

Il est certain que la présentation du patrimoine est aussi en faveur de l'habitant. Nous avons pensé que la transition entre les deux solutions ne pouvait être que progressive. Mais je ne prétends pas avoir la solution.

Meran Sadria

Pendant la première phase où la zone piétonnière était limitée, y-a-t-il eu des activités culturelles spontanées ?

Alain Hulaud

Oui, à la fois spontanées et organisées ou en tout cas dirigées. C'est vrai, dans les rues piétonnières particulièrement, des bardes, joueurs de guitare... toutes sortes d'activités sont dues à leur usage piétonnier.

Meran Sadria

Il y a eu continuité d'extension de l'activité culturelle ?

Alain Hulaud

Continuité oui, mais à l'état libre. C'est à dire que la fréquentation touristique est plutôt concentrée sur quelques heures, et tous les gens qui participent à l'activité touristique se concentrent à ce moment là. Le reste du temps la concentration est plutôt sur des activités de profit.

Jean-Paul Frankum

Il apparaît donc bien que si l'on veut gérer ce rapport avec le patrimoine, il faut déjà prendre la mesure d'une relation de celui-ci avec l'habitant permanent et penser une relation de vie avec celui-ci.

Alain Hulaud

Je n'ai pas voulu insister sur la particularité de la ville par rapport à la création d'un secteur piétonnier plus large. En fait les accès n'y sont pas faciles. La ville est perchée sur un promontoire, cernée de remparts et on ne peut pas en faire le tour, donc les accès sont relativement limités, les places de stationnement aussi dans le centre ville. Ceci rend difficile la vie du secteur piétonnier toute l'année.

Charles Bourelly

Notre époque moderne a inversé totalement les données des problèmes naturels. Maintenant on aménage la rue en fonction des monuments, c'est un paradoxe. Il y aurait intérêt à piocher un peu cette idée qu'il ne faut pas inver-

ser totalement les données de ce problème naturel de la vie urbaine. Il y a pas mal d'années, je suis allé à Uzès. J'y avais trouvé un patrimoine assez extraordinaire mais dans un des premiers secteurs sauvegardés c'est à dire très « monument historique » et particulièrement sinistre avec ses pavés et pas de vie. J'ai visité Issoire et j'ai eu l'impression inverse: tout le centre ville en grandes rues piétonnières et sans stationnement ; cela ne va pas non plus. Le patrimoine d'Issoire est à l'extérieur de ce secteur piétonnier qui ne comporte que des commerces sans patrimoine. Il me paraît très dangereux de créer une rue piétonnière s'il n'y a vraiment pas ou très très peu de patrimoine, seulement des commerces ou alors cette fonction piétonnière est tout à fait autre, strictement sociologique. On ne peut faire de rue piétonnière pour montrer quelque chose c'est à dire un patrimoine et des commerces que si il y a une adaptation très stricte de la possibilité de stationnement. Disons que pour une grande ville comme Copenhague un trajet à pied de 10 mn est bon, mais à Dinan c'est déjà trop long ; il faudrait cinq minutes.

Bernadette Gradis

Je me demande s'il y a ici un représentant de Lyon car cette ville présente un cas très intéressant dont on a un peu parlé au colloque qui a eu lieu à Troyes il y a environ un mois. L'association « Renaissance du vieux Lyon » a complètement transformé le quartier autour de la cathédrale Saint Jean en rues piétonnières, avec maintenant un phénomène sociologique dramatique : les habitants de ce quartier veulent s'en aller car il est entièrement touristique. Trois boutiques sur quatre sont des restaurants et tous les autres commerces et les artisans s'en

vont parce que il n'y a plus de possibilité de vie normale dans ce quartier qui vit jusqu'à des heures impossibles de la nuit.

Georges Cornu

La problématique de Lyon est intéressante parce que là il n'y a pas un seul mais des secteurs piétonniers. Nancy connaît à peu près les mêmes phénomènes, mais il n'empêche que nous avons d'autres voies piétonnières qui ne connaissent pas cette accumulation de restaurants. Je dirais que dans des agglomérations importantes il y a toujours un endroit qui doit focaliser la vie nocturne. Cela ne remet pas en cause le schéma général du développement d'une piétonnisation sur d'autres espaces de la ville qui sont cultivés par d'autres commerces. Ce qui est beaucoup plus terrible pour un quartier comme Saint Jean c'est qu'à une certaine époque il y avait une vie quotidienne et que maintenant la ville n'appartient plus qu'aux visiteurs.

Pierre Chatauret

Il faut quand même distinguer les conséquences de la rue piétonnière et la baisse de la fréquentation qui n'est pas forcément liée à la piétonnisation. Pour exemple le Marais où à partir de certaines heures il n'y a plus personne non plus. Il y a une déperdition totale de la vie active d'il y a encore 20 ans avec la montée des prix du foncier, les nouvelles présentation et utilisation du bâti, qui ont fait partir une population artisanale quotidienne sans qu'il y ait d'aménagement piétonnier ; je crois qu'il faut bien distinguer le phénomène « piétonnier-piétonnisation » de celui de la rénovation de l'habitat.

Le cas de Dijon



Dijon. Rue du Bourg. Photo Agence intercommunale d'urbanisme, District de l'agglomération dijonnaise

Aujourd'hui, on reconnaît que, comme tout système très fonctionnel, le plateau piétonnier a ses limites. A l'extrême, il s'apparente aux grandes dalles piétonnières des années 60 avec des effets assez comparables du type : désertification à certaines heures, spécialisation des commerces, difficultés d'intégration de l'habitat, frein à la multiplicité des fonctions, etc.

La plupart des villes tirent donc des leçons de cette première génération de plateaux piétonniers. Là encore, comme pour tous problèmes urbains, il n'y a pas de « recette miracle », pas de solution type, mais la nécessité d'une réflexion au cas par cas tenant compte de la spécificité de la rue sous tous ses aspects : histoire, architecture, patrimoine, structures fonctionnelles et organisationnelles, etc.

S'engager dans un aménagement piétonnier, c'est d'abord confirmer le rôle prépondérant que joue le centre-ville sur le plan sociologique. Il reste, en effet, bien souvent le seul lieu où, à coup sûr, se rencontrent tous les habitants qui vivent dans une même agglomération urbaine. Mais c'est aussi la volonté de mettre en valeur la qualité du patrimoine existant et donc de permettre aux habitants, mais également aux visiteurs et touristes, de mieux l'apprécier.

L'espace ancien de Dijon est le centre-ville d'une agglomération de 250 000 habitants, à la fois centre de gravité et cœur de cette unité urbaine. La politique urbaine développée sur ce centre par la Municipalité de Dijon, dirigée par Robert Poujade depuis 1971, a pour particularités, d'une part sa durée (plus de 20 ans) et, d'autre part, la très grande diversité des actions et opérations engagées.

La capitale de la région de Bourgogne est dotée d'un ensemble piétonnier et d'un réseau de voies réservées aux transports en commun qui est tout à fait conforme aux actions réalisées, à ce niveau, dans la plupart des villes européennes. Elle a par ailleurs mis en œuvre de multiples actions de réhabilitation, ravalement, restauration, réaffectation et mise en valeur de cet espace de 97 ha, classé secteur sauvegardé depuis 1966.

L'une des particularités structurelles de Dijon est d'avoir constamment développé son centre-ville sur son cœur historique. Ceci à l'inverse de beaucoup de cités qui, à la Renaissance ou au XVIII^e siècle, voire beaucoup plus tard, ont constitué un autre centre où se sont implantées les diverses activités urbaines.

Ainsi, cette ville, qui a la chance appréciable d'avoir été épargnée par les cataclysmes et les guerres, est dotée d'un

centre disposant encore d'une trame moyenâgeuse tout en assumant l'ensemble des fonctions attendues d'un centre moderne.

En effet, le centre de Dijon, qui enregistre au dernier recensement de 1990 une croissance positive dans tous les domaines, est effectivement :

- un haut lieu de tourisme urbain,
- un centre d'emplois privilégié (20 000 emplois),
- le plus important centre commercial de la Bourgogne (900 points de vente),
- un lieu de résidence de plus en plus recherché (14 000 habitants),
- un centre décisionnel et culturel,
- un espace de rencontres, d'échanges et d'information.

Les responsables dijonnais sont donc confrontés, ici comme ailleurs, à l'éternel dilemme : « comment adapter ce centre ancien aux besoins contemporains, sans nuire aux atouts qui font son attrait et son charme ? ». Ou encore, « comment l'adapter aux besoins du moment en se donnant comme objectif de le transmettre sans dégradation irrémédiable aux générations futures ? »

C'est aussi, exprimé d'une manière plus directe, le souci de lutter contre la pollution dans ses formes les plus variées (atmosphérique, phonique, visuelle...) et de mettre en valeur le patrimoine existant.

Sur la base de cette expérience relativement longue, il est possible de souligner quelques orientations actuellement développées par la Municipalité dijonnaise pour l'aménagement des rues piétonnières, à savoir la volonté :

- de raisonner en terme de réseau et non plus de plateau ;
- de favoriser la diversification des fonctions et donc de gérer les conflits d'intérêts, de vécu et, à partir de là, harmoniser ou réguler les différentes logiques en présence ;
- de simplifier le traitement des espaces publics, des rues pour retrouver le caractère originel du centre ou, pour le moins, être en harmonie avec son cadre ; il s'agit d'éviter la création d'un décor factice venant surcharger l'espace ou créer une ambiance en décalage avec l'environnement général ;



Dijon. Rue de la Liberté, épine dorsale de l'hypercentre commercial, voie réservée aux autobus et piétons.
Photo Agence intercommunale d'urbanisme, District de l'agglomération dijonnaise

- de prévoir des rues à fonction mixte bus-piétons, voitures-piétons... et plus seulement monofonctionnelles ;
- d'intégrer les comportements et les pratiques des usagers dans le temps et selon les périodes (diurnes et nocturnes). Par exemple, ouvrir à la circulation le soir, après 20 h 30, certains axes réservés la journée uniquement aux piétons et autobus urbains ;
- de trouver une cohérence entre tous les éléments qui viennent se positionner sur l'espace public : mobilier urbain, signalétique, éclairage, balisage, plantations, terrasses, etc.

Le principe de base est de considérer que ce qui est bien pour celui qui réside et/ou travaille dans le centre doit l'être également pour le visiteur ou le touriste.

En effet, le souci est d'éviter de trop privilégier le tourisme urbain au détriment des autres fonctions urbaines et, à partir de là, de détruire cet équilibre et cette diversité des fonctions qui font la richesse du centre ancien de la ville.

Il ne faut pas perdre de vue qu'au même titre que la ville, la rue est un "éco-système". C'est comme tel qu'elle doit être étudiée et traitée. Les principes d'aménagement retenus doivent donc être en harmonie avec les différentes fonctions que l'on entend lui faire remplir, ainsi que le vécu souhaité.

En résumé, il faut se souvenir constamment, d'une part, que l'espace public en centre-ville est un patrimoine rare et précieux et, d'autre part, que l'équilibre recherché est, par nature, fragile et éphémère. Ceci nécessite donc une approche partenariale constante ou, pour le moins, un minimum de concertation entre toutes les parties prenantes. La Ville de Dijon, qui doit mettre en œuvre cette année un nouveau plan de déplacement pour poursuivre la valorisation de son centre ancien, s'est engagée dans cette voie de la communication participative depuis plus d'un an déjà.

Michel VISTEAUX

directeur de l'Agence intercommunale d'urbanisme
de l'agglomération dijonnaise

DÉBAT

Jean-Paul Frankum

L'exemple est intéressant. Le centre de Dijon tel que vous le présentez a l'énorme avantage d'être le reflet de 20 siècles d'histoire (centres superposés) et donc de caractère multi-fonctionnel qui garantit la vie du centre. Ce qui est ressorti d'autres témoignages est que finalement il n'y a pas superposition de certaines fonctions, qu'on se trouve soit en certaines périodes de l'année soit dans certaines tranches de la journée avec des problèmes de choix.

Michel Visteaux

Ce qui est difficile, c'est la recherche de l'équilibre entre les intérêts ou les activités. On se doit d'avoir des tableaux de bord extrêmement précis de l'évolution de ces espaces. De plus en plus, nos villes deviennent polyfonctionnelles comme on l'a vu à Copenhague. On voit se dessiner sur les contours de nos villes des espaces de qualité qui peuvent jouer un certain nombre de fonctions que jouaient autrefois les centres-villes ; mais dans les villes très anciennes, la chance du centre ancien est de pouvoir être aussi le reflet de témoignages de l'histoire pour les habitants de l'agglomération qui peuvent retrouver leurs racines, les traces de l'histoire qui les a précédés et c'est important. Ceux qui font du marketing le savent bien : lorsqu'on fait un achat en centre-ville on achète, avec le produit, ce qui environne le magasin où on l'achète. Ce qui est vrai pour le commerce est vrai pour toutes les autres facettes des centres anciens.

Denise Caisso

Je suis très attentive aux solutions irrémédiables. La toute première rue piétonnière qui s'est installée il y a presque vingt ans en est aujourd'hui à un point où le renouvellement est difficile. Depuis nous avons limité les permis de construire dans cette rue. Alors qu'il y a 72 commerces, 12 portes seulement permettent d'accéder aux logements. Les façades se sont refaites en supprimant la possibilité immobilière des étages. Dans cette rue 50 % des commerçants ne paient pas de taxes d'habitation sur la commune d'où le manque de vitalité le soir. Alors que cette rue est patrimoine historique, le soir, à partir de 19 h, elle se trouve verrouillée et l'on va habiter dans les communes suburbaines. Chose à laquelle il ne va pas être facile de remédier.

Michel Visteaux

Est-ce qu'on ne fait pas un peu de fixation sur l'animation nocturne, parce qu'il y a aussi des rues résidentielles dans lesquelles il n'y a pas plus d'animation le soir que dans les rues commerçantes ?

Un intervenant

L'accumulation des commerces n'est pas forcément liée aux rues piétonnières ; des rues, des places non piétonnières très commerçantes connaissent les mêmes problèmes, un commerce qui marche très bien a tendance à attirer mais ce n'est pas forcément lié au caractère piétonnier de la rue.

Pierre Culand

Est-ce que, lorsque vous parlez du patrimoine, vous ne parlez pas d'un décor théâtral que vous mettez en place pour les touristes pour une politique marchande - acheter dans un beau décor - à la limite avec des faux-anciens reconstitués. Le patrimoine n'est-il pas le fait de partager à travers ce que l'on voit, l'histoire ? Qu'en est-il du rapport de la population à ce qu'elle vit de la ville ? Vit-elle un décor ou de l'histoire ? Lui donne-t-on les clés pour vivre un décor ou pour vivre son histoire ?

Paul Ziegler

Notre société est actuellement dans beaucoup de domaines en proie à l'extrême. Beaucoup d'élus sont confrontés au tourisme, à l'animation. La cathédrale de Strasbourg est devenue la principale publicité de la ville pour tous les commerçants. Peu s'y intéressent vraiment. Je pense aussi que c'est le décor pour vendre. Notre ville est vendue tranche par tranche comme un salami. A chaque coin de rue il y a quelque chose à voir et le touriste est devenu le spécialiste qui va de ville en ville. L'extension des commerçants est limitée, les habitants sont sous les toits, on ne va plus au centre ville parce que les rues qui y mènent sont bouchées par les voitures à certaines heures, faute de stationnement... On essaie de désamorcer, de revenir à une ville qui soit aussi celle de ses habitants.

Alain Hulaud

Un patrimoine sans vie autour de lui n'a plus de sens. Il faut se dire qu'on ne fait pas une ville que pour les touristes, de veiller à l'équilibre entre la présentation du patrimoine et le maintien de la vie.

Jean-Paul Frankum

Ce qui ressort de notre échange n'est pas : qu'est-ce qu'un patrimoine, et quel est le rapport au patrimoine ? Dans quelle mesure, entre autres, le choix de rendre piétonnes des voies permet une relation plus vraie avec ce patrimoine ou pas ?

Yves Belmont

D'une ville à l'autre, on a des cas de figure qui sont très différents. En Provence, nous avons Brignolles et Manosque. Vues sur le plan cadastral, d'avion, elles paraissent identiques : les remparts en rond, les portes... Et pourtant dans le cas de Manosque la rue commerçante (piétonne) coupe la ville en deux (donc dans l'idée de la ville ancienne), alors qu'à Brignolles le centre est plutôt résidentiel, ni riche ni pauvre ; la partie vivante, commerciale est sur le bord. Arles est encore autre chose ; la partie vivante est devant. Ne devrait-on pas penser à ce qu'on a vu par exemple aujourd'hui à Auxerre, c'est-à-dire combiner les heures de circulation, d'entretien... avec les besoins de rues commerçantes, essayer de combiner plusieurs familles, plusieurs genres d'espace (comme ceux où jouent par exemple les enfants dans les rues).

Michel Visteaux

Je suis d'accord qu'il ne faut pas raisonner en terme de décor, en terme de tourisme, mais en terme d'histoire,

d'architecture, de patrimoine, de fonction, d'organisation... Ce qui est important c'est que chaque ville trouve bien sa spécificité, son originalité et les cultive parce que c'est ce qui fera sa richesse, ce qui fera que, nous touristes, aurons envie d'aller la voir. A un moment, on n'a plus envie de voir le Mont-Saint-Michel parce que ce n'est plus le site mais des touristes que l'on voit. En voulant cultiver uniquement la facette touristique, on tomberait dans le scénario Disneyland. Il faut cultiver la plurifonctionnalité des espaces. L'animation d'une ville n'est pas une chose identique partout, elle comporte des espaces (temps/lieu/éclairage) vifs et des temps calmes.

Meran Sadria

Ma connaissance des villes françaises est bien limitée et la manière d'aborder les choses me paraît un peu abstraite. En tant que professionnel, notre métier demande un côté réel, matériel. Où sont les villes dont nous parlons ? Dans notre connaissance des livres, dans la mémoire. Je n'arrive pas à me figurer la ville. Une autre dimension qui m'échappe est quand on parle, par exemple, de centre ville, de site historique, de rue active commer-

çante, tout cela place le site historique par rapport à l'ensemble de la structure urbaine. On doit tenir compte de la situation, pour prendre une option, on doit se demander de quel type de ville il s'agit, pour choisir le type de rue piétonnière, mais comme tentative d'intervention. La position, la vocation du « centre ville » est une des questions clés. Est-ce un centre ville médiéval, Renaissance, moderne... Ce qui me paraît important c'est : 1) la position du centre ville en relation au reste de la ville ; 2) sa qualité architecturale ; 3) le type de choix qu'on a fait, afin de dire pourquoi on arrive à un demi-échec, un demi-succès, ou pourquoi dans d'autres villes comme Dijon on obtient un succès continu.

Ales Vosahlik

Nos villes sont des villes moyennes qui ne sont pas attirées par le commerce. A Prague nous faisons des travaux de réhabilitation secteur par secteur. Beaucoup de travaux ont été faits dans la dernière décennie dont des zones piétonnières qui, je dois le dire, étaient ridicules dans ce pays. Des groupements de jeunes architectes ont travaillé sur les façades de magasins.

Le cas de Norwich

Cet exposé concerne l'aménagement piétonnier à Norwich – la première ville britannique à avoir banni les voitures d'une rue traditionnellement commerçante – et en Grande-Bretagne plus généralement. Il examine les raisons de la piétonnisation et ses effets, en particulier les avantages culturels et environnementaux, et l'aide qu'elle apporte pour :

- la découverte et la préservation du patrimoine
- le contrôle de la pollution par les voitures – non seulement celle de l'air et le bruit qui affectent les gens, mais aussi la pollution atmosphérique, de l'environnement naturel et urbain, celle, visuelle des voitures dans les rues anciennes, la peur du trafic qui réprime les mouvements piétonniers, et les accidents.

NORWICH AUJOURD'HUI

Norwich est la capitale de la région qui croît le plus rapidement en Grande-Bretagne. La population de la zone urbanisée est de 200.000 h avec 50.000 autres proches. Elle est un centre d'emploi pour 90.000 personnes, dont une moitié dans le centre historique. Elle est le plus grand centre commercial de l'East Anglia, desservant plus de 500.000 personnes. Elle est un centre de loisirs, d'art et de culture, et le centre régional pour la télévision, la radio et l'édition. L'université d'East Anglia et le principal aéroport régional y sont implantés. Presque 2 millions de touristes visitent Norwich chaque année, et sa position, plus près de Bruges ou Amsterdam que Liverpool ou Manchester favorise le tourisme étranger et l'investissement.

Ceci engendre 500 000 déplacements par jour, dont 30 000 dans le centre historique et 65 000 s'y arrêtant. La circulation piétonnière atteint jusqu'à 100 000 personnes par jour dans le centre commercial aux heures d'affluence.

NORWICH HISTORIQUE

Bien que Norwich soit maintenant une capitale régionale, elle fut, du XI^e au XVIII^e siècle, la deuxième ville d'Angleterre. Un des centres les plus importants de production des textiles de laine dans l'Europe médiévale, et grand centre commercial, Norwich accumulait de grandes richesses, maintenant partie de son patrimoine. Elle a le plus grand centre urbain médiéval de Grande-Bretagne, 1 500 bâtiments historiques, dont un château normand,

deux cathédrales et elle est parmi les villes d'Europe de l'Ouest ayant le plus d'églises médiévales.

L'ÉCHELLE HUMAINE

Les citoyens du Norwich médiéval concevaient leurs rues et espaces à une échelle piétonnière. Quand les générations suivantes ont renouvelé la cité ils ont maintenu les limites de terrains et les tracés des rues historiques. En 1813, quand la première nouvelle rue depuis le moyen âge fut construite, elle le fut pour les piétons seulement. Même dans la dernière année du XIX^e siècle la rue marchande la plus nouvelle à être construite était un passage piétonnier.

Ainsi au cours du XX^e siècle et à l'âge de la voiture, Norwich a eu seulement une fraction de ses rues ouverte au trafic automobile. Cette situation n'était pas un problème jusqu'à après la deuxième guerre mondiale quand les ingénieurs ont proposé l'élargissement des rues historiques et la création de grandes rues nouvelles en centre historique. Dans les années 60 quelques nouvelles rues ont endommagé la cité historique mais la situation a changé en 1965 avec la création du département d'urbanisme.

LA PREMIÈRE RUE PIÉTONNIÈRE D'ANGLETERRE

Après la guerre la construction des villes nouvelles et la reconstruction des villes bombardées ont démontré que les rues piétonnières étaient une solution au conflit entre piétons et véhicules. Le rapport Buchanan a établi le principe de la « capacité environnementale » par opposition à la « capacité véhiculaire ». En dépit de ce progrès, au milieu des années 60 la résistance des commerçants et des automobilistes empêchait la suppression des voitures dans les rues traditionnelles.

L'Allemagne et le Danemark firent des progrès significatifs et les urbanistes de Norwich étudièrent les cas d'Essen, de Cologne, Dusseldorf et Copenhague. Ces études ont aidé à persuader les commerçants d'accepter une fermeture expérimentale.

Le Conseil municipal choisit London Street pour l'expérience, et ce fut la première rue piétonnière britannique, une mesure hardie. Les facteurs suivants servaient cette expérience :

- Les piétons étaient souvent obligés de déborder sur la chaussée, avec des dangers accrus pour les personnes âgées et les femmes avec des landaus ou de jeunes enfants.
- Cette rue n'était pas très importante dans le réseau du trafic.
- Elle était une rue commerciale secondaire périphérique au centre commerçant.
- Quand il y eut une fermeture en 1965 pour remplacer un égout les commerçants avaient constaté une légère augmentation de leurs ventes et une amélioration des conditions d'achat.

LA FERMETURE FUT UN SUCCÈS REMARQUABLE

- Le volume piétonnier augmenta de 45 %.
- Tous les magasins augmentèrent leurs ventes, sauf deux, jusqu'à 20 %
- Plus de 90 % des piétons préférèrent la rue sans trafic.
- Le trafic détourné ne causa aucun problème.
- Les livreurs n'eurent plus de difficulté à trouver des stationnements commodes.
- A la fin de la période d'essai il n'y eut aucune objection pour rendre la piétonnisation permanente.

OBJECTIFS ET AVANTAGES

Les objectifs et les avantages perçus ont été limités à la résolution des conflits avec les piétons, l'augmentation des ventes et le dérangement minimum causé au trafic. Alors qu'il y eut une allusion à la pollution lors de l'essai, il n'y eut pas d'analyse, ni d'analyse des accidents ou de l'environnement visuel. Donc l'expérience n'avait pas pour but de contrôler la pollution ou de permettre une découverte du patrimoine de la cité. Ce n'est pas là une critique de l'expérience de London Street. Cette expérience a incité beaucoup de villes britanniques à un contrôle du trafic automobile. S'il y avait une critique c'est que plusieurs villes ont vu London Street comme un modèle à reproduire plutôt qu'un indicateur adaptable à différents cas uniques.

STAGNATION OU UNE OCCASION D'APPRENDRE

Après le succès de London Street la progression des rues piétonnières a été limitée à deux petites rues en périphérie du centre commerçant mais pas dans le centre même. La réforme du gouvernement local donne pouvoir de veto pour les questions de circulation au "County Council" (Conseil de Comté). Celui-ci s'est opposé aux piétonnisations en invoquant des effets sur le commerce et la perturbation du trafic. Le conseil municipal de Norwich estimait que cette opposition, qui a duré jusqu'en 1985, était préjudiciable aux commerces et à l'environnement du centre.

Pendant les années 1980 la ville et le comté se sont opposés aux grandes surfaces en périphérie. En 1985 le Conseil de Norwich a reconnu que la résistance aux grandes surfaces hors la ville ne serait efficace que si le

centre commerçant était plus attrayant et moins dangereux, et il a adopté une stratégie proposant :

- d'unifier le centre commerçant historique en utilisant les rues piétonnières
- d'aider le développement des magasins dans le centre
- de développer les stationnements
- de créer un grand centre commerçant intégré dans le centre historique
- d'améliorer la gestion du centre – signalisation, ordures, bancs, toilettes, paysage, occupation par les artistes...

Les conseillers ont visité Utrecht, Liège, Aachen et Maastricht pour voir les aménagements piétonniers, et tirer des arguments pour la création de nouvelles rues piétonnières à Norwich, auprès des commerçants, automobilistes, et County Council. Les objectifs de ces nouvelles piétonnisations ont été :

- création d'un centre unifié au lieu d'une série d'îlots séparés par des courants de trafic
- utilisation des voies piétonnières pour encourager la restauration des villes historiques
- permettre aux gens d'apprécier les bâtiments et espaces historiques.
- réduction des accidents
- réduction de la pollution affectant les personnes et le milieu naturel et urbain.

Le County Council a accepté une fermeture, à titre expérimental, de la principale rue commerçante adjacente au marché historique (Gentleman's Walk – Promenade de Monsieur) en 1986. Six mois après, la fermeture était un succès et avait l'appui des commerçants, des piétons, de la police, et même de l'association des automobilistes. La fermeture est devenue permanente et rapidement les autres rues commerçantes du centre historique se sont aussi fermées à la circulation automobile.

Retrospectivement, le dessin au sol à London Street, les matériaux utilisés (pavés bleus et grandes dalles de béton, en motifs géométriques) et le mobilier urbain ne semblent pas en harmonie totale avec les bâtiments historiques. Ce design moderne, répété dans le centre ancien, aurait été peu approprié aux rues anciennes. Le délai entre la piétonnisation de London Street et celle du reste du centre commerçant et historique n'aura pas été mauvais. Il a permis au conseil de s'enrichir de l'expérience des villes britanniques et européennes pour concevoir une solution adaptée au patrimoine de la cité.

LA DÉCOUVERTE DU PATRIMOINE DE LA CITÉ

La contribution la plus évidente des rues piétonnières de Norwich à la découverte du patrimoine est leurs dessins, matériaux et mobilier urbain. Les bordures de trottoirs, les petits cubes de granit (« setts » en anglais) et petits pavés aux couleurs naturelles et traditionnelles sont en harmonie avec les bâtiments anciens. Le dessin reflète la courbe et la forme de la rue tandis que le mobilier urbain est dans les couleurs et matériaux traditionnels. L'ensemble du dessin vise une qualité d'environnement urbain correspondant au patrimoine de la cité.

Cette qualité de dessin incite à la découverte des bâtiments. Les étages vacants sont transformés en cafés, restaurants ou magasins avec l'aide financière et l'assistance du conseil. Au cours de ces transformations des éléments du patrimoine (caves, combles médiévaux), cachés depuis des siècles, ont été découverts. Les façades ont été restaurées et les devantures mises en harmonie. Les habitants ont découvert une ville disparue depuis 50 ans ; au lieu des trottoirs comblés et des rues dangereuses, un retour des espaces à des activités autrefois partie intégrante du centre commerçant, avec des espaces :

- pour se promener et prendre plaisir à la qualité des rues, des places et des bâtiments
- pour regarder le spectacle de la rue, musiciens, peintres, vendeurs
- pour rester et parler, rencontrer des amis, manger un sandwich ou prendre une tasse de thé ou de café sur le trottoir
- pour jouer sans danger
- pour regarder les magasins et les achalandages
- pour les orateurs

La découverte du patrimoine du centre commerçant est sensible avec l'augmentation du nombre des piétons (300 % aux heures d'affluence), du nombre des visites (40 % plus souvent), des séjours (25 % plus longs). Le conseil a profité du souci de sécurité et de confort pour faire progresser sa police dans la préservation de l'environnement historique et le rendre plus compréhensible. La stratégie nouvelle pour l'interprétation du patrimoine (découverte de Norwich), aide habitants et visiteurs à avoir conscience du patrimoine, le comprendre et le rendre accessible. La stratégie inclut :

- promenades qui informent les gens des histoires, personnes et événements en relation avec les rues et bâtiments anciens
- signalisation des éléments historiques
- emploi de parties de bâtiments historiques en musées
- système nouveau d'emploi d'ordinateurs, en dialogue, pour informer sur le patrimoine.

La découverte du patrimoine du centre piétonnier a été quelque chose d'important, particulièrement pour les gens vulnérables. L'absence de trafic permet aux enfants d'explorer; les rues piétonnières permettent l'accès aux infirmes et handicapés et de nombreux sièges permettent aux personnes âgées de s'asseoir et méditer.

LUTTE CONTRE LA POLLUTION

De la suppression des voitures dans un secteur aussi grand il résulte une réduction de la poussière, des plombs, hydrocarbures, du bruit et des pollutions en général.

Le niveau maximum du bruit se trouve réduit de 71 dB à 62 dB et sa durée est changée : avant la piétonnisation le bruit était continu de sept heures du matin à dix-huit heures. Après il a augmenté peu à peu à midi pour diminuer ensuite brusquement. Troisièmement sa nature a changé, du grondement du trafic au bruit des pas et des voix.

Dans les trois mois de la fermeture, le niveau du plomb a baissé de 0.005 microgrammes par mètre cube et par jour à 0.01459, ce qui représente une baisse de 66 %.

La fermeture aux voitures a ôté 5 500 voitures par jour du seul Gentleman's Walk. Si on considère la réduction correspondante dans le reste de la zone et dans les rues adjacentes qui connaissent une réduction du trafic, il est clair que la baisse de la pollution est significative.

La réduction de la pollution a les avantages particuliers suivants :

- des réductions des menaces pour la santé, en particulier pour les personnes âgées, les enfants, les asthmatiques
- réduction de la contamination des fruits et légumes de marchés de plein air
- réduction de la mortalité des arbres et plantes, et occasion de planter beaucoup d'arbres nouveaux
- réduction de la détérioration chimique des bâtiments.

La suppression du trafic a aussi réduit les dommages aux bâtiments causés par collisions dans les rues étroites et par vibrations.

Le remplacement des caniveaux, l'installation de grandes poubelles ont amélioré le nettoyage et l'hygiène de la voirie.

La pollution visuelle due aux voitures est aussi éliminée : les véhicules eux-mêmes, les signalisations, lignes de contrôle, feux à des échelles non humaines.

La peur du trafic (blessures, mort) est également éliminée. Les accidents ont disparu dans les rues piétonnières, et ont diminué de 40 % dans les rues adjacentes.

LES PROGRÈS AILLEURS

Les piétonnisations dans d'autres villes historiques d'Angleterre ont apporté beaucoup d'avantages :

- à York le réseau historique des rues anciennes a ainsi été unifié, et la zone piétonnière de Coppergate fournit un cadre pour le musée Jorvik des Vikings et pour le Centre du patrimoine
- à Lincoln la zone piétonnière donne une approche spectaculaire de la cathédrale, dans un espace pavé en matériaux naturels, à travers la porte de la cité
- à Durham la zone piétonnière relie le centre commercial à la cathédrale et permet des vues spectaculaires sur la rivière
- à Canterbury la piétonnisation a accompagné non seulement la restauration des rues historiques mais aussi le remplacement de bâtiments peu appropriés des années 1950 et 1960 par des bâtiments mieux adaptés au patrimoine
- à Nottingham la piétonnisation des rues traditionnelles a rajeuni le cœur de la cité et lutté contre la pression des deux nouveaux centres commerciaux adjacents.

NORWICH À L'AVENIR

Si Norwich a réussi la piétonnisation c'est parce qu'elle a appris des autres villes d'Europe. Donc en 1986 nous avons regardé aux Pays-Bas, en Allemagne, où nous inspirer pour des solutions de contrôle du trafic sans élimination totale. Le Conseil a reconnu que dans les secteurs résidentiels, mais aussi dans certaines parties du centre commercial, il était nécessaire de permettre l'accès des voitures. Par conséquent, en février 1991, Norwich a été

la première cité en Grande-Bretagne à introduire un secteur de trafic calme (vitesse limitée à 32 km/h). Tables de vitesse, dos d'âne, chicanes, resserrements, sont utilisés pour aider à réduire la vitesse. Le premier secteur expérimental était celui où le nombre d'accidents était le plus élevé de la ville (78 en trois ans). Depuis dix mois qu'a duré de l'expérience il n'y a plus d'accident.

Le Conseil étend maintenant la zone au centre commerçant :

- où l'accès est nécessaire, une chicane réduit la vitesse
- là où le trafic coupe la zone piétonnière une « table de vitesse » donne la sécurité aux piétons
- où il est impossible d'éliminer ou détourner le trafic, les tables de vitesse réduisent les accidents graves, tombés à zéro dans le centre historique.

L'an prochain le conseil étendra ces mesures à une rue commerciale secondaire du centre.

En fin de compte le Conseil a un plan pour créer un réseau piétonnier sur toute la Cité. Cette stratégie des liaisons et des corridors verts donnera des rues sans danger et attrayantes pour les parcours vers l'école, le travail, et pour la récréation.

CONCLUSION

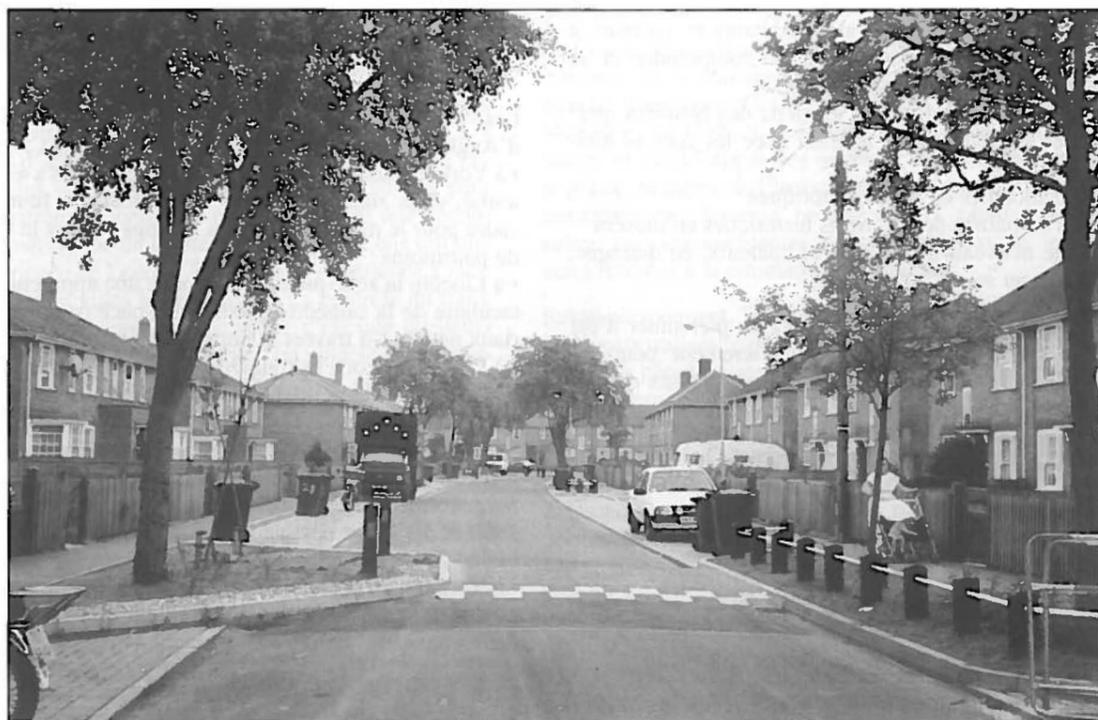
Les leçons de Norwich sont :

- Innovez – n'ayez pas peur d'être des pionniers
- Examinez – regardez ce qui se passe à l'étranger
- Adaptez – chaque ville est différente. Projetez une solution pour votre ville, mais ne reproduisez pas Norwich, Liège ou Aachen en France.
- Contrôlez – faites des changements que l'usage désigne comme souhaitables
- Faites la critique – la solution bonne en 1986 ne l'est pas forcément ou dans les années 1990
- Partagez l'information – faites part de vos succès et de votre expérience aux autres villes.

Norwich, comme les autres villes piétonnières est un guide, mais non un modèle à reproduire exactement. Prenez le meilleur et adaptez le. Ne croyez pas que les succès d'hier seront forcément les solutions pour demain.

Michael LOVEDAY

directeur adjoint des services techniques d'urbanisme de la Ville de Norwich



Norwich. « Ralentisseur » en zone résidentielle, le premier à 32 km/h au Royaume-Uni.
Photo Norwich City Council

DÉBAT

Jean-Paul Frankum

Vous avez conclu avec des recommandations qui nous prouvent bien qu'on intervient sur un espace fragile, vivant, qu'il faut le considérer comme tel et que la solution n'est jamais définitive parce que l'organisme urbain continue à vivre.

J'ai retenu des idées nouvelles concernant en particulier la qualité de la conception technique des rues piétonnières, certaines pouvant nuire au patrimoine (comme le côté racoleur), alors que d'autres pouvaient au contraire le servir et faciliter sa mise en valeur. Autre thème intéressant qui a été laissé un peu entre parenthèses jusqu'à présent, c'est celui de la pollution.

Michel Jantzen

Il faut souligner que la rue c'est aussi le patrimoine et j'ai été très sensible à l'exposé de notre ami parce que les anglais ont une espèce de talent pour être toujours éducatifs. Il est très rare en Angleterre que l'on tombe dans la vulgarité urbaine. Il faut voir la rue comme un élément du patrimoine et les gens qui la visitent doivent pouvoir garder cette image.

Christian Roux

Est-ce qu'une recherche a été faite sur les motivations des piétons qui donnent tant de succès à certaines voies piétonnières ? Parce que le piéton est le contexte de la voie piétonnière et c'est peut-être lui qui a déterminé quelles voies le seraient. Pour cela il semble important de connaître ses motivations (surtout pour les voies qui sont un succès) cela pourrait nous aider à tirer des conclusions et nous permettre d'agir. La qualité du patrimoine et la manière de percevoir cette qualité ne m'apparaissent peut-être pas l'objectif de la rue piétonnière ; elle a son caractère commercial qui attire une grande partie de la population piétonnière ; cela va un peu à l'encontre de notre démarche au regard du patrimoine qui ne demande pas cette promiscuité.

Michel Jantzen:

Le facteur commercial ne semble-t-il pas souvent déterminant dans la décision d'aménager un secteur piétonnier ?

Denise Caisso

Au sujet du tourisme, nous craignons par rapport à la présentation du patrimoine qu'il y ait une indigestion de monuments. Pour l'avenir, nous pensons à une présentation différente qui tiendra compte du piéton lui permettant de ne pas découvrir seulement des monuments (rivière...) et de comprendre notre ville. Inciter, par une signalisation informative (incluant les monuments), à des cheminements avec de petites zones de stationnement.

Jacques Belval,

Le succès d'une voie piétonnière n'est pas forcément le tourisme, le commerce ou le patrimoine. La première voie piétonnière que nous avons vue ce matin a été créée en 1975. Quelles ont été les motivations ? D'abord un constat d'une situation qui devenait inextricable : un es-

pace complètement embouteillé d'automobiles, où les gens avaient quelquefois des accidents de circulation ; le patrimoine n'y était pas perçu. Il fallait donc remédier à cette situation qui n'était pas viable et rendre cet espace de conception médiévale plus convivial (pouvoir y faire ses courses, puisque c'était un quartier commerçant, sans risque, mais aussi qu'il redevienne un lieu de rencontre). Lorsque nous avons fait ces aménagements nous avons essayé de le faire le plus sobrement possible. En le faisant nous avons redécouvert le caractère architectural qui était effacé. Cette redécouverte nous a conduit à une exploitation touristique. Des vitrines se sont trouvées dégagées. Tout ceci a apporté un confort – moins de pollution, air plus respirable, espace visuel plus large... tout un ensemble qui concourt à l'agrément des zones piétonnières. Aujourd'hui on peut flâner, parler, rester au milieu de la place de l'Hôtel de Ville pendant des heures. Une mère de famille peut parler et l'enfant jouer sans qu'elle craigne qu'il se fasse écraser dans les 30 secondes. Il est indéniable qu'en plus les rues piétonnières ont contribué à mettre en valeur l'espace architectural.

Jean-Paul Frankum

Il est évident que le défaut d'une démarche comme la nôtre est de polariser la réflexion à partir d'un thème. Ici nous l'avons organisée autour du patrimoine. Il est vrai que dans des villes qui ont une trame médiévale le problème de la circulation est premier et qu'en le réglant on découvre le patrimoine. Nous nous trouvons en effet dans une situation de moindre risque et le risque de la rue interdit partiellement la découverte du paysage et de la rue. Vous avez raison de rappeler que notre démarche d'aborder les rues piétonnières sous l'angle du patrimoine n'est qu'une partie de la question et il est bon de la resituer dans une synthèse.

Michel Jantzen

Il y a des endroits où les édifices majeurs sont plus ou moins mêlés aux voies piétonnières. A Autun il y a des rues piétonnières dans lesquelles il n'y a pas de monument majeur mais qui sont bordées de maisons (XVIII-XIX^e siècles) que l'on ne voyait pas en voiture. C'est une leçon d'urbanisme, c'est vraiment un ravissement. Cela souligne la spécificité du problème. Pour en revenir au titre de notre table ronde « l'aménagement piétonnier pour découvrir et présenter le patrimoine de la ville », il s'agit précisément de ce que les gens ne pouvaient pas encore voir.

Jean-Paul Frankum

Il y a certainement des moyens à trouver pour mieux comprendre la ville. Lorsqu'il s'agit de secteurs sauvegardés qui peuvent être compris dans leur globalité, on peut tenter une compréhension de cet ensemble urbain avant d'accéder aux rues riches de patrimoine, aux monuments. Il y a un niveau de découverte.

Pierre Chatauret

Dans les réponses au questionnaire, nous avons noté que la rue piétonnière avait entraîné des actions en faveur

non seulement du patrimoine monumental mais du patrimoine d'ensemble par des opérations d'amélioration des façades, des logements... et des réactions des propriétaires. Cela a donc une incidence sur la vie quotidienne.

Michel Jantzen

A Mme Caisso je voudrais demander si les commerçants achètent les immeubles dont elle nous a expliqué que l'accès aux étages habitables était souvent compromis par l'extension des commerces ?

Mme Caisso

En effet. Nous avons ainsi le plaisir d'avoir de belles maisons de pierre avec des fenêtres mais il y a du carton quelquefois derrière les carreaux. On est obligé de faire des campagnes « d'esthétique » pour essayer de rendre, jusqu'en haut, à la rue, ces maisons qui sont généralement belles.

COMMISSION 2

L'aménagement piétonnier et les problèmes de la circulation L'automobile contre la ville ? La ville se vit à pied

Président : Jacques Caget,
inspecteur général honoraire de l'Équipement
secrétaire général de la Ligue Urbaine et Rurale

Rapporteur : Claude Calmettes,
architecte urbaniste

Jacques Caget

Le thème de cette commission est lié aux préoccupations d'urbanisme et à la prise en compte globale des problèmes de circulation, même si quelques expériences préalables comme Rouen, ou quelques solutions issues de préoccupations commerciales ou de recherches sur les centres historiques ont pu faire croire à la dispersion des efforts entrepris.

Le rôle de l'automobile dans la ville est l'un des problèmes parmi d'autres de l'aménagement de la vie urbaine et concerne la plupart des options que doivent prendre les autorités municipales et les urbanistes.

Ainsi, il importe de savoir que faire de l'automobile, comment composer avec son omniprésence, comment gérer une situation trop souvent conflictuelle.

Claude Calmettes

La pollution est le fruit de l'industrialisation et de notre société de consommation. L'asphyxie des villes par l'accumulation des voitures a conduit l'Etat à proposer des procédures dans les années 70-75 permettant d'arrêter la pollution et de ramener la sécurité en créant les rues piétonnes.

A partir de ce changement de fonction, les rues sont devenues porteuses d'information, de besoins et d'intérêts. Mais elles ont à leur tour posé aux habitants, aux commerçants, aux chalandes des problèmes dont le principal est redevenu le problème de la voiture.

Pour habiter, commercer, se promener, il faut accéder... Or, la voiture est au piéton ce que la canne est à l'aveugle : une nécessité pour circuler.

Il importe de pouvoir circuler et de pouvoir s'arrêter à proximité des lieux fréquentés. Pour que les piétons marchent, il faut que les autos roulent.

Il faut donc un plan de circulation prenant en compte le réseau piétons, l'approvisionnement commercial, la desserte des immeubles.

Il faut aussi un programme de parkings cohérent dans les distances et dans le temps.

Il faut encore une mentalité affirmée d'« homo urbanus » pour accepter les contraintes d'une vie malgré tout privilégiée.

Les aménagements piétonniers commencés vers les années 75 ont répondu au besoin de désengorgement des centres anciens. La question se pose de savoir si la reconquête des centres qui a suivi a permis ou non d'améliorer la qualité de la vie, de développer le commerce et de donner une dimension culturelle à la découverte de la ville.

Les réponses au questionnaire d'ICOMOS rendent compte d'un certain degré de satisfaction pour ce qui concerne la tranquillité retrouvée en centre ville tout en mettant en évidence deux catégories de villes :

- celles qui ont terminé leur programme, considérant que l'essentiel a été fait,
- celles qui continuent à élargir le plateau piétonnier tout en s'orientant vers une solution semi-piétonne.

Cela semble représenter un compromis entre la découverte de la ville pour le piéton et la desserte indispensable de la ville par l'automobile.

La guerre entre la voiture et le piéton est toujours latente mais les dispositions à prendre sont du ressort de l'éducation culturelle des citoyens et du courage politique des élus :

- un bon plan de circulation est une nécessité,
- une implantation rationnelle des lieux de stationnement est une obligation,
- un consensus entre habitants, commerçants et promeneurs est souhaitable,
- un suivi de l'utilisation des espaces s'impose.

Il ne faut pas oublier que le temps est un facteur indispensable de la réflexion sur la ville et du résultat escompté des décisions qui en découlent.

La fonction première de la ville est d'être un lieu d'échanges, créateur de richesses.

Cela ne se vit pas dans le désordre ou l'hostilité.

Le cas de Besançon

Besançon a connu, entre les années 1950 et 1970, un fort développement, période pendant laquelle sa population est passée de 60 à 120 000 habitants.

Compte tenu de son site particulier (vallée du Doubs flanquée au Sud par les premiers contreforts du Jura), la capitale de la Franche-Comté a répondu aux besoins importants des logements et équipements par une urbanisation demi-périphérique accompagnée d'une densification des quartiers existants. Le centre ville, encerclé par une boucle du Doubs au pied de la Citadelle avec des rues étroites, ses nombreux monuments historiques, ses promenades, ne pouvait suivre alors cette évolution.

Et pourtant, hier comme aujourd'hui, le centre continue de jouer ce rôle significatif de point de concentration des activités tertiaires, des commerces, des échanges culturels et de loisirs.

LES OBJECTIFS DE 1973

C'est en janvier 1973 que le Conseil Municipal décide de donner une priorité au centre ville afin d'affirmer sa fonction et sa mission au sein de l'agglomération.

Les objectifs étaient :

- protéger le centre historique, sans le transformer en musée,
- réhabiliter les conditions de son fonctionnement en favorisant le déplacement des personnes et non des véhicules,
- restaurer l'habitat sans entraîner des bouleversements humains et sociaux.

Pour atteindre ces objectifs, a été mis au point un plan de circulation tenant compte des contraintes physiques et des données recueillies (en particulier forte proportion des déplacements par rapport à la moyenne nationale, taux élevé de motorisation, saturation de certains axes).

Ce plan s'est traduit par 4 axes :

- limitation de la circulation de transit en centre ville (cloisonnement en secteurs étanches, création d'un axe rouge réservé aux transports en commun et aux riverains).
- Aménagement d'une rocade périphérique absorbant ce transit.
- Créations d'espaces piétonniers.
- Restructuration complète du réseau de transports en commun (TC), avec une forte volonté de la municipalité de donner la priorité à ce mode de transport pour les destinations centre ville.

Ainsi, la création des espaces piétonniers n'était alors qu'un des éléments de la politique de réhabilitation du centre ville.

Je souligne que la mise en œuvre de cette politique a valu à Besançon en 1974 le titre de « Ville Pilote ».

LES ESPACES PIÉTONNIERS DE 1974

Ils se sont réalisés malgré l'opposition farouche des commerçants riverains des voies concernées (recours en Tribunal Administratif qui les a déboutés).

Cette première tranche a porté sur 8 580 m² de chaussées ou places (zones à haute densité de passage, 5 000 piétons/heure).

- Grande Rue 270 m de long pour 2 677 m²
- Place et rue Pasteur pour 1 958 m²
- Place du Huit Septembre pour 2 883 m²
- Rue Bersot pour 1 061 m²

Ils ont été complétés en 1985, 87 et 88 par la création de voies mixtes (piétons-bus).

- Rue des Granges, 3 550 m²
- Grande Rue, 3 400 m²
- Rue Battant, 2 000 m²

8 950 m²

en 1991, par une rue piétonne (accès réglementé par bornes) :

- rue Claude Pouillet, 300 m²

LES RÉSULTATS

Le succès du plan de 1974 est en grande partie dû à la mise en synergie pragmatique d'actions portant à la fois sur le réseau routier (pour la circulation), sur les espaces pour les piétons et sur les transports en commun.

Les rues piétonnes ont revigoré la partie commerciale du centre. Dès leur réalisation, la fréquentation des piétons avait doublé. Le temps passé au centre ville a sensiblement augmenté.

Ces espaces piétonniers sont aujourd'hui très appréciés à tel point que la pression est maintenant forte pour en demander l'extension, notamment de la part de ceux qui y furent opposés (87 % avis positifs).

Aucun changement notable n'a été constaté dans la sociologie des habitants de ces voies ou espaces.

LES INSUFFISANCES UN CONSTAT 10 ANS APRÈS

Le problème des livraisons auxquels s'ajoutent pour les voies mixtes :

- le stationnement et la circulation parasite,
- la fréquence des transports en commun (plus de 800/jour sur axe rouge).

L'ESPACE « PIÉTON » DE DEMAIN

Toute création d'espace piétonnier doit être précédée d'une large concertation :

- avec les riverains (stationnement et accès),
- avec les commerçants (livraisons et animation de la rue),
- avec les piétons (qualité).

Elle ne peut être qu'un élément d'une problématique plus large intégrant :

- la circulation (automobile et transports en commun),
- le stationnement (places supprimées, parkings de proximité),
- le confort et la sécurité (lieu de vie, choix de matériaux),
- la réglementation et les moyens de la faire respecter tout en sachant qu'il ne suffit pas qu'une voie soit piétonne pour attirer des piétons.

Francis CAUCHETEUX
directeur du service Voirie, Ville de Besançon

Le cas de Nantes



Nantes. Passage du tramway (2^e ligne centre sud) sur Cours des 50 otages. Photo S. Menoret, Ville de Nantes

J'interviens ici en tant que chef de projet du plan de déplacements de Nantes.

A Nantes, se met en place un projet très important de plan de déplacements. Pour apporter quelques éléments, j'ai choisi de souligner quatre éléments caractéristiques de la démarche suivie.

Quatre points caractéristiques sous forme de quatre mots clés :

- le plan de déplacements,
- le tram, fil directeur du projet,
- la hiérarchisation des voies,
- la progressivité.

Plan de Nantes 2000

Il y a 10 ans, l'agglomération nantaise était en retard d'infrastructure, retard qu'elle est en passe de rattraper grâce à l'action de la structure d'agglomération : un SIVOM créé en 1983, un district depuis le 1er janvier 1992. La rocade de 42 km sera terminée en 1994 ; le pont de Cheviré, pièce maîtresse du dispositif, a été inauguré en mai 1991. Ce premier anneau se complète d'un deuxième au niveau des boulevards et d'un 3ème en cours de définition au ni-

veau du cœur de la ville. 3 lignes diamétrales de tramway desservent ou desserviront les six secteurs de l'agglomération groupés autour du centre.

A Nantes, le réseau de tram a été choisi comme une véritable alternative aux questions de déplacements notamment pour régler les problèmes de la congestion du centre-ville :

- c'est le fil conducteur du projet de plan de déplacements,
- c'est en outre un levier puissant pour transformer l'espace public.

Ceci, les élus l'ont parfaitement compris. La première ligne est opérationnelle depuis 1985, la deuxième ligne sera inaugurée en septembre 1992 et la troisième ligne, à l'étude, est prévue pour 1998.

La réalisation de la deuxième ligne en centre ville a mis en évidence des lacunes du plan de circulation. Une stratégie a été mise au point début 1991 qui sert de cadre à toutes les actions touchant aux transports, à la voirie, aux déplacements en général au centre-ville. Elle sert de référence pour valider tout projet et vérifier notamment la cohérence avec le moyen terme.

LE TRAM, FIL CONDUCTEUR D'UN PROJET PERMETTANT DE RETROUVER LES RACINES DE NANTES

Le tram traverse le centre dans ses deuxième et troisième lignes. Le plan de déplacements central se conçoit avec un plan de reconquête de l'espace public là où le patrimoine est le plus riche, d'où le titre du projet : « les racines de Nantes ».

HIERARCHISATION DES VOIES

L'idée consiste à baliser au long des rues et places actuelles et sans toucher aux trottoirs, un itinéraire permettant une meilleure clarté des accès et un meilleur repérage.

Les îles piétonnes, au nombre de quatre pour l'instant, représentent 26 rues piétonnes, 30 000 m² et 6 aires piétonnes. Sur d'autres voies, la vitesse est limitée à 50 km/h.

Des boucles permettent d'accéder à tout point du cœur sans avoir à traverser le centre. Des aires piétonnes les relient, aménagées comme des rues piétonnes ; leur usage peut varier selon l'heure de la journée.

PROGRESSIVITÉ

Avec le choix d'une stratégie, les élus se sont donnés des principes clairs pour la circulation et l'aménagement du centre ville, à moyen terme. Ceci permet une application progressive de cette stratégie garantissant la cohérence du projet. C'est ce qui se pratique depuis 1991.

Yan LE GAL,
chargé du plan de déplacements urbains,
Ville de Nantes

Le cas de Soleure



Soleure. Zone piétonnière avec parking pour vélos.
Photo Ville de Soleure

« Soleure, la plus belle ville baroque de Suisse », la population soleuroise elle-même, dans sa modestie, a attribué ce label à sa ville.

Soleure, Soletta ou Solothurn, comme nous l'exprimons en allemand, est une petite ville suisse typique, capitale du canton du même nom. Quoique notre ville ne compte que 16 000 habitants, elle forme le centre d'une région économique et culturelle de 80 000 habitants. Géographiquement, Soleure se situe au pied du Jura entre Berne et Bâle.

Comme Auxerre, Salodurum est une ancienne colonie romaine. Au XII^e siècle, les « Zähringen » – les fondateurs des villes de Berne et de Fribourg – établirent la trame de base de l'actuel plan de la cité. Pour le développement de Soleure, la résidence permanente des ambassadeurs français du XVI^e siècle jusqu'au XVIII^e siècle s'avéra particulièrement importante. Le patriciat doit sa position dominante et la ville son architecture distinguée à la relation étroite à la France. Encore aujourd'hui, Soleure s'appelle « la ville des ambassadeurs ». Dans les environs se trouvent de nombreuses résidences d'été de style français. Un autre élément frappant de la structure actuelle de la ville sont les vestiges des fortifications du XVII^e siècle, construites selon le systè-

me « Vauban », mais rapidement abandonnées à cause des coûts très élevés et des progrès militaires.

La cathédrale St-Ours, de style protoclassique, constitue le bâtiment le plus important de Soleure. Les escaliers monumentaux sont ornés de deux fontaines. Sa façade « en marbre soleurois » domine la rue principale et la vieille ville.

AMÉNAGEMENT DES ZONES PIÉTONNIÈRES SOLEUROISES

Le premier élément décisif a été la reconstruction du pont de « Kreuzacker ». En 1958 – lors d'une assemblée communale très controversée –, la majorité des citoyens s'est prononcée pour un pont de remplacement, réservé aux piétons et aux cyclistes. Ceci a permis de libérer l'axe piétonnier le plus important reliant le centre ville à la gare du trafic motorisé. Les habitants ont de plus en plus apprécié cette nouvelle qualité de notre ville à sa juste valeur. En 1968 a été déposée une motion demandant d'autres mesures en faveur des piétons. Après de grandes discussions et des prises de position des gens concernés, il a été décidé en 1973 de limiter le trafic motorisé dans la plus grande partie

de la vieille ville au nord de la rivière de l'Aare. Cette décision a été prise en dépit de l'opposition des commerçants.

Pour la signalisation des zones piétonnes, il nous a fallu inventer un système flexible (en tant que bons Suisses), permettant de prendre des mesures différentes le matin, l'après-midi, le soir, lors du marché hebdomadaire, du marché mensuel et même pour le cortège du carnaval. Pour réaliser cette performance, on s'est souvenu de l'industrie mécanique de haute précision spleuroise.

Cette industrie a développé un système avec signaux de circulation interchangeable, permettant de signaler les zones piétonnes par télécommande. Sur la base de cinq prismes rotatifs placés côte à côte, les appareils permettent de projeter trois signaux différents. La position des appareils a été choisie de façon à démarquer les différentes zones piétonnes.

Les exceptions sont réglementées individuellement. Dans ce cas le/la bénéficiaire (il existe trois catégories différentes) reçoit une autorisation spéciale de la police municipale pour pouvoir accéder à la vieille ville en voiture. Une vignette qui doit être fixée à l'automobile sert de titre d'autorisation.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

A notre avis, le succès d'une rue piétonne dépend en grande partie des mesures d'accompagnement. Voici les mesures et planifications principales à Soleure :

– La planification des places de parking et le règlement des places de parking

La planification se base sur le principe de la gestion en cercles concentriques des places de parking. Nous l'appelons le principe de l'oignon, car le tarif de la place de parking augmente, plus l'on se rapproche du centre. En ce moment, nous avons mandaté un bureau afin de trouver des solutions pour privilégier les habitants du centre ville.

Le règlement des places de parking sert de base juridique pour le financement des parkings publics. Les propriétaires fonciers du centre ville peuvent être contraints à participer financièrement à la société anonyme privée gérant les parkings. La commune ne possède qu'un quart des actions.

– La planification des pistes cyclables

La planification des pistes cyclables devrait, d'une part, permettre d'établir des circuits cyclables sûrs jusqu'au centre ville, et d'autre part assurer un nombre suffisant de parkings pour vélos tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone piétonne.

– La planification des dessertes piétonnes

L'établissement de cheminements sûrs et attrayants offre une alternative face à la voiture individuelle, permettant par là de réduire les surfaces affectées au trafic motorisé et au stationnement des voitures. En outre, cette mesure améliore le climat citadin.

– La préférence aux transports publics

Nous avons déjà pris les mesures suivantes :

- mise à disposition de voies réservées aux bus
- priorité accordée aux bus devant les feux de circulation

- introduction de l'horaire cadencé sur les routes principales (en général tous les quarts d'heure)
- une densification généralisée de l'horaire des bus.

CONSÉQUENCES DES MESURES PRISES ET EXPÉRIENCES

A l'encontre de leurs appréhensions, les commerçants profitent aujourd'hui largement des zones piétonnes. En général, les résultats suite aux mesures prises, ne diffèrent guère de ceux d'autres villes. Je voudrais vous résumer brièvement les conséquences pour les groupes concernés.

• Habitat :

La zone piétonnière est devenue une zone résidentielle très recherchée, en particulier par les jeunes gens, mais aussi par les plus vieux. En été il y a des problèmes, parce qu'une joyeuse animation règne dans la vieille ville – beaucoup de manifestations, de fêtes, de visiteurs, de cafés et de musiciens des rues dérangent les habitants pendant la nuit et le jour.

• Le commerce local et les services :

Indiscutablement, certaines branches commerciales, qui vendent des marchandises volumineuses ou lourdes, sont désavantagées par la mise en place d'une zone piétonne. Pour contrer ce problème, différentes mesures ont été prises. (Par exemple livraison à domicile, autorisations spéciales, heures d'interdiction variables, etc.). L'augmentation du secteur textile est un phénomène déplaisant. Il y a de plus en plus de boutiques de mode y compris des magasins de chaussures, au détriment des autres magasins vendant des articles pour les besoins de tous les jours, par exemple épicerie. Aujourd'hui, la statistique montre que les boutiques de mode et de chaussures de la zone piétonne écoulent leurs produits à une population équivalente au quintuple des résidents. En tout, on compte environ 250 magasins et 30 restaurants à l'intérieur de la zone piétonne.

• Tourisme, culture et loisirs

En général, la zone piétonne rend l'espace public plus attrayant, et par suite le tourisme et la culture dans la ville. Le tourisme est à la hausse, mais uniquement pour les visiteurs à la journée.

En dépit des expériences surtout positives, il existe encore certains problèmes de circulation. Je voudrais surtout mentionner :

- les livraisons des magasins, qui ne sont permises que le matin, engendrent durant ce temps des embouteillages,
- la déviation du trafic, en particulier des automobiles à la recherche d'une place de stationnement, vers les quartiers avoisinants.

L'aménagement actuel de la ville essaie de pallier ces effets négatifs et d'étendre les effets bénéfiques de l'actuel régime à une zone plus vaste. De plus, la nouvelle législation fédérale concernant la pollution atmosphérique et le bruit ne pourra être respectée à Soleure que par le biais d'une réduction massive du trafic.

Les planifications devant nous mener à ce but existent déjà pour l'essentiel. Il s'agit d'une part du concept pour la gestion de toutes les places de stationnement publiques déjà cité précédemment. Les habitants devraient être privilégiés par rapport aux automobilistes en provenance de

la région. Ces mesures devraient inciter à l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

D'autre part, la canalisation et la construction d'une nouvelle route de liaison locale, en partie souterraine, à travers une zone moins sensible dans l'ouest de la ville, devraient permettre une extension de la zone piétonne. Quelques importantes décisions politiques ont déjà été

prises dans ce sens et les finances sont partiellement assurées. Quoique ces planifications ne porteront pas leurs fruits avant l'an 2000, je vous conseille vivement de visiter Soleure dès à présent.

Werner STEBLER
chef des Bâtiments et Travaux publics
à la Mairie de Soleure

Les trois interventions concernent des opérations importantes dont l'analyse est enrichissante tant sur le plan de la méthode que sur celui du suivi critique permanent qui accompagne chaque action.

Le président met en évidence les points communs, notamment la réalisation préalable de différents schémas à emboîtement, schéma d'aménagement, schéma d'urbanisme, schéma de voiries. Ensuite, chacun développe son plan de circulation et ses zones piétonnes. Reste alors à définir si ces zones sont piétonnes, mixtes, différenciées et ouvertes aux problèmes spécifiques (comme les foires et marchés).

Les auditeurs interviennent ensuite.

Le premier point abordé concerne le problème du stationnement qui a été commenté largement pour Soleure, peu pour Besançon, et quasi ignoré pour Nantes. Serait-ce un problème secondaire, une fois le plan de circulation établi ?

La réponse de Besançon traite de la signalétique non encore en place pour désigner les espaces prévus pour les 7 000 places de parking dont 4 000 gratuites.

Le cas de Besançon se singularise par le fait que le centre historique n'est pas du tout au centre géographique de l'agglomération. Le dysfonctionnement constaté sera sans doute réglé par le percement d'un tunnel permettant de terminer la rocade.

La réponse de Nantes confirme le manque de solution pour le stationnement et la recherche actuelle auprès de plusieurs concessionnaires de parkings publics.

La rocade va supprimer 2 000 places sur les 14 000 existantes, dont 4 000 sont payantes, nombre qui devra passer à 6 ou 7 000.

Le déficit constaté sera compensé par 4 ou 5 parkings nouveaux mais les résidents actuels du centre ancien n'ont toujours pas de solution à leur problème de stationnement, il est cependant prévu de leur donner une préférence tarifaire dans les parkings silos actuels et futurs.

Un second point concerne la concertation préalable aux plans proposés.

Y a-t-il eu à Besançon comme à Soleure et à Nantes, la mise en place d'un processus de travail en commun ?

La réponse est négative pour ce qui s'est passé en 1973-74. Par contre, depuis, de nombreuses associations s'intéressent et sont interrogées pour tout ce qui concerne les travaux au centre. Il vient de se créer une association dite du grand centre qui regroupe commerçants, Chambre de Commerce, Chambre des Métiers, ville de Besançon, Etat...

Une troisième intervention soulève le problème de l'importance du fait parisien et des conséquences de la circulation et du stationnement sur la vie urbaine et sur l'emploi avec comme corollaire l'impossibilité évidente de retirer quoi que ce soit de l'expérience de la région parisienne pour une quelconque ville de province.

Et il apparaît qu'on se préoccupe beaucoup moins de ce

qui se passe dans l'ensemble des autres villes au bénéfice de Paris et de quelques métropoles.

Un représentant de la ville de Cluny considère que le comportement des automobilistes est différent suivant leur condition de touristes ou de résidents. Les premiers acceptent de se garer loin de ce qu'ils viennent voir. Les seconds refusent de se garer à plus de cent mètres de chez eux. Quant aux commerçants des petites villes, si on ne passe pas devant chez eux en voiture, ils n'ont plus qu'à fermer boutique.

Les petites villes accumulent les problèmes avec les résidents, le service départemental de l'architecture et les services archéologiques. Cela met en évidence le manque d'esprit citadin dans le monde rural où sont implantés la plupart des bourgs d'échanges depuis l'Antiquité ou le Moyen Âge.

Les comportements urbains ont été analysés dans les grandes métropoles mais fort peu dans les villes petites et moyennes.

L'intervenant de la ville de Nantes répond à la salle sur le problème de la rocade.

C'est une réalisation pour une métropole de 500 000 habitants.

C'est un chantier en cours qui intéresse au premier chef la périphérie du centre, les quartiers les plus peuplés qui sont encore sans infrastructures nouvelles correspondant à leur nouvelle fonction plus autonome. Le centre reste en attente d'un nouvel équilibre.

Il y a encore 30 000 véhicules qui le fréquentent dont la moitié seulement le traverse. Ce sont les véhicules de ceux qui travaillent au centre qui ont posé le problème des transports en commun. Le tram doit régler le problème des migrations alternantes et permettre de régler à l'intérieur du boulevard de ceinture tous les modes possibles de déplacement. La règle à tenir est la sécurité et la fluidité.

L'exemple de Nantes est une action en cours dont il est intéressant de suivre le développement à la lueur des autres expériences. On y voit se développer les quartiers périphériques en relation entre eux et on attend que le centre ancien soit traité comme un autre quartier, avec les mêmes équipements de proximité, avec les mêmes efforts de qualité de la vie, avec les mêmes précautions d'équilibre général. Le centre ancien n'a pour particularité essentielle que celle d'être le quartier historique. Il ne doit supporter ni la surdensité des bureaux, des commerces et des contraintes publiques, ni la fuite des habitants, des activités et de la salubrité.

Pour ce qui concerne le thème de la ville qui se vit à pied, l'irruption de la voiture automobile semble avoir été mal ressentie par les habitants des centres villes et il apparaît que la piétonnisation leur a rendu le plaisir de la convivialité. Mais, à y regarder de plus près, cela ne représente pas grand chose dans l'agglomération, même historique, que l'espace piéton. Quand on cartographie les surfaces des communes, de leur centre historique et de leurs rues piétonnes, cela ressort de l'infinitésimal. On peut affirmer qu'on ne vit pas la ville à pied. Cela reste

un rêve, même si le documents officiels présentés par le président de la commission s'efforcent de convaincre que la « pratique de la ville passe essentiellement par la fréquentation piétonne ». Ces arguments ne dénigrent pas la voiture mais la passent sous silence.

Pourtant, pour certains, si les rues sont encombrées par les voitures, c'est parce que nous en avons fait le réseau de la voiture au détriment du piéton et du vélo. Le réseau du piéton, c'est le trottoir, le réseau du vélo c'est la piste cyclable. Le système de Soleure permet d'apporter une solution à la gestion de ces réseaux de façon cohérente avec les besoins du moment.

L'autre élément important, concernant la vie du centre historique, reste la communication. Retrouver la trace des rues ne suffit pas, il faut que cela passe dans la tête de chaque habitant pour que les échanges puissent s'organiser.

C'est la gestion de ces espaces qui est en cause.

Enfin, le problème des commerces en zone piétonne est évoqué sur le plan quantitatif et sur le plan qualitatif. Sur le plan quantitatif, l'implantation des grandes surfaces a porté préjudice aux commerces de proximité qui facilitaient la vie quotidienne et la convivialité. Sur le plan qualitatif, les artisans ont disparu ainsi que les commerces de bouche au bénéfice des marchands de vêtements et de chaussures. Les activités de services ont également chassé les commerces traditionnels, sans apporter quoi que ce soit à l'animation du quartier.

Pour conclure, il semble que la rue ou la zone piétonne reste une affaire communale, que ce soit dans le cadre de négociations avec les commerçants ou dans la mise en place d'un système de communication plus efficace.

COMMISSION 3

La gestion et la police des zones piétonnières

Président : Guy Ferez,
maire adjoint d'Auxerre

Rapporteur : Pierre Parlant,
architecte urbaniste

Guy Ferez

Les secteurs piétonniers qui sont déjà anciens se sont créés de façon assez pragmatique, et soulèvent un certain nombre de problèmes, qu'on n'ose pas souvent aborder de front. Ce débat peut permettre de poser des questions et d'y répondre sur le court, le moyen et le long terme.

Pierre Parlant

Il nous a paru nécessaire de travailler sur la gestion et la police des zones piétonnières pour plusieurs raisons. D'une part, il a été dit, à partir des réponses au questionnaire des dossiers qui nous sont parvenus, que la rue piétonnière coûte un peu plus cher à aménager, à entretenir. Il apparaît, entre autres, qu'il existe un mobilier urbain spécifique aux voies piétonnières. D'autre part les nécessités de police ont été évoqués. On a parlé à ce sujet du « bon piéton ». C'est un concept amusant car on pourrait penser qu'à un moment donné on avait pensé que l'une des solutions aux problèmes de la ville (la « maladie de la ville ») passait par une fréquentation de la ville plus saine : quoi de plus sain que la marche à pied ! En quelque sorte en marchant, en transpirant, on évacuerait les problèmes. On se rend compte aujourd'hui que l'être humain (accompagné ou non d'un petit chien), c'est aussi très polluant. Polluant parce que ça fait du bruit. Quand on a des voitures dans la journée c'est très gênant, mais si la nuit on a un orchestre sous ses fenêtres, ou une animation très conviviale, c'est aussi très gênant et cela empêche de dormir. On constate que l'évolution de la ville vers ce « plus de confort » ce « plus de convivialité », (malgré le néologisme) bute sur un mode de fréquentation. On se retrouve confronté à une régulation qui peut faire l'objet d'une réglementation, confronté aussi à une pratique de la ville qui peut faire l'objet d'une certaine forme de gestion. Les modes de fonctionnement des collectivités n'étant pas forcément toujours faciles, on a af-

faire à différents services : réglementation, voirie, communication, culturel, économique... c'est-à-dire beaucoup de gens qui sont chargés de la gestion et de la police des espaces publics. Il faut y ajouter ceux qui sont sur le terrain même (en omettant Paris qui a un statut particulier).

Cela nous a donc posé un certain nombre de questions en termes de gestion et de police qu'il était important d'aborder parce qu'elles nous semblent conditionner la « réussite » de l'expérience de la piétonnisation. Ces questions sont :

- Faut-il des règles particulières pour les voies piétonnières ? Et quelles seraient-elles ? (On a parlé par exemple des déjections canines, des enseignes lumineuses...),
- Faut-il des mesures de police adaptées ? (horaires de livraison...),
- Faut-il des personnels spécialisés ? il est revenu souvent que lorsqu'on a une rue non piétonnière les mères de familles protestent qu'elles ne peuvent pas circuler, et que lorsqu'une rue est piétonnière les commerçants se plaignent des « zoulous » qui viennent en ville.
- Quelles techniques particulières faut-il développer ? La zone devient piétonnière, et, en même temps le mobilier devient plus sophistiqué, avec plus d'électronique, et il semble qu'il y ait juxtaposition de modes de vie, de modes d'utilisations ;
- Quel poids réglementaire, en termes de fiscalité locale, de pression locale peut-on supporter ?

Au-delà de ces questions communes quelles sont celles liées aux cas particuliers ? Y a-t-il des conditions particulièrement favorables à l'existence de plateaux piétonniers ? (Il m'arrive d'entendre, au cours de mes périples en France, que dans le midi il fait trop chaud, dans le nord trop froid pour des rues piétonnières).

Voilà donc les questions qui se posent à nous, et il peut encore y en avoir d'autres.

Le cas d'Aix-en-Provence



Aix-en-Provence. Voie semi-piétonnière. Photo TDR.

Tout d'abord, le centre ville d'Aix-en-Provence, c'est 12 000 habitants environ (nombre qui n'aurait pas décliné entre les deux recensements), 80 ha, une procédure de secteur sauvegardé en cours d'approbation (donc sur laquelle on ne peut pas encore complètement s'appuyer) ; quelques chiffres de motorisation et de déplacement : chaque jour, 190 500 déplacements de véhicules particuliers se produisent à Aix, dont 15 % à destination du centre. Et surtout, le plus frappant, 44 000 véhicules particuliers sont reçus par le centre dont 11 % proviennent du centre lui-même (ce qui est générateur de comportements tout à fait difficiles à gérer).

L'action de la ville d'Aix-en-Provence a été orientée dans un passé récent essentiellement sur les espaces publics (traitement des voies, disparition autant que possible des réseaux EDF, aide à la réhabilitation des façades, et, récemment, politique très forte pour résoudre le problème de stationnement et décongestionner le centre). Et, si j'insiste sur ce point, c'est pour indiquer que l'habitat n'avait guère été pris en compte au titre des procédures publiques, les actions de réhabilitation étant le fait des promoteurs ou investisseurs, j'ajouterais pour le « meilleur et le pire » puisque dans ces cas, vous le savez, avec la pression du logement – étudiant l'on trouve des réhabilitations de qualité très différente à des loyers relativement importants. Pour finir de brosser ce trop rapide panorama, une action plus globale basée tout à la fois sur le Développement Social Urbain (dans le cadre d'un contrat de plan Etat-Région-Ville) et sur des procédures traditionnelles (OPAH, PIG) est aujourd'hui mise en œuvre. J'ajouterai enfin que nous travaillons pour créer des logements sociaux au centre d'Aix et que nous préparons un périmètre de restauration immobilière.

Telle est la situation d'Aix-en-Provence.

C'est dans le cadre de cette politique de traitement des espaces publics que la municipalité a mis en place une opération de gestion automatisée de la zone piétonne.

Le texte que je vais commenter maintenant a été transmis aux organisateurs. Le fonctionnement du système y est détaillé. Vous y trouverez tous les éléments utiles.

La zone piétonne a été créée dans les années 70, donc à une époque déjà ancienne, avec un accès qui était libre le matin de 6 h à 11 h pour permettre les livraisons puis, ensuite, interdit aux véhicules par panneaux à l'entrée de la zone. Bien entendu, le manque de discipline des conducteurs et surtout la faible répression – puisque le thème d'aujourd'hui est consacré à la réglementation – ont rendu très difficile la circulation dans ce secteur. Des accidents ont été recensés. A partir de cette première expérience, des améliorations ont été testées par la mise en place en 1980, de barrières métalliques pivotantes, barrières ouvertes le matin par des employés municipaux. Ce système a tout de suite démontré ses limites, et ces équipements ont été très souvent détériorés, voire détruits.

En 1989, le conseil municipal a souhaité reconquérir cet espace piétonnier et l'étendre aux rues adjacentes, ceci en



Aix-en-Provence.
Borne de commande
pour bornes escamotables. Photo TDR

concertation avec les habitants et les commerçants. L'expérience a été tentée sur la place de l'Hôtel de Ville et sur la rue Gaston-de-Saporta qui part de cette place, rue importante d'Aix, ceci très récemment puisque la place a été inaugurée il y a deux mois à peine. Des bornes escamotables ont été mises en place, télécommandées par une centrale technique, leur ouverture est obtenue par de petits émetteurs-

radio distribués aux riverains. Cette solution s'étant avérée satisfaisante par sa souplesse d'emploi, ce système a été étendu progressivement à l'ensemble des accès de la zone piétonne. Cette série d'adaptations a permis d'aboutir au système actuel.

Aujourd'hui, des bornes, au nombre de 14, sont manœuvrées par les utilisateurs qui disposent d'une carte à micro-processeur, un ordinateur central gère le tout, la liste des cartes autorisées pour chaque entrée détecte les éventuelles anomalies de fonctionnement et, comme ce système marche correctement, il est envisagé de l'étendre à une dernière tranche qui permettra de ceinturer la totalité de la zone piétonne. Donc, les résidents possèdent une carte et bien entendu les services de sécurité et les propriétaires de garage ; les commerçants eux n'en possèdent pas (ils ont obligation de livrer le matin), ce qui peut poser des problèmes, sur lesquels on reviendra. Il existe en doublon de la carte une clé spéciale (à micro-processeur) pour les services de sécurité (police, pompiers) qui permet de baisser toutes les bornes en même temps (la carte de résident ne lui ouvre que la zone qui le concerne).

Par ailleurs, le dynamisme commercial d'Aix est réel, hormis l'artisanat qui lui n'existe plus beaucoup, ce qui pose des problèmes de livraison (véhicule de tout gabarit ou presque) dans le centre. La municipalité s'interroge sur la réalisation d'un projet de plate forme d'éclatement (en dehors du centre bien évidemment) de façon à ce qu'il



Aix-en-Provence. Borne escamotable (position rentrée).
Photo TDR

puisse y avoir une livraison de marchandises des commerçants par des petits véhicules que l'on souhaiterait les moins polluants possibles. Une plate-forme qui permettrait le regroupement de toutes les denrées non périssables destinées aux commerces du centre ville, en un lieu aussi proche que possible et bien entendu avec une bonne accessibilité.

Pour revenir au système d'accès à la zone piétonne, son fonctionnement comprend :
poste local d'accès, poste de commande... Le système électronique n'est pas sans faille (possibilité de blocage). Les solutions peuvent être soit trouvées dans une sophistication du système, soit dans l'intervention de la police municipale. Faut-il en arriver à l'"aberration" d'une gestion trop automatisée, accepter des dégradations, des anomalies d'usage ? Une gestion trop stricte ne permet pas de régler certains cas difficiles. Comment régler le cas de la personne qui doit rentrer très peu de temps dans le centre ?

D'autre part, le possesseur d'une carte peut, à tout moment, aller et venir, et peut même la nuit laisser la voiture dans des endroits où elle ne devrait pas être.



Aix-en-Provence.
Borne de commande et borne escamotable
(position rentrée). Photo TDR

La solution qui paraît pour le moment la plus intéressante, serait de faire épauler le système par une police municipale qui serait chargée de faire respecter la réglementation. Mais cette police municipale ne doit pas se reposer sur un système qui lui paraît fiable : c'est la complémentarité qui est intéressante et nécessaire. C'est la première leçon à tirer.

La deuxième leçon est que, s'il s'agit d'un moyen de reconquête du centre, c'est un procédé qui n'est peut-être pas la panacée. Par contre, il s'agit de gérer une zone piétonne dans laquelle existe une certaine discipline autrement dit une zone piétonne déjà respectée, ce système paraît relativement intéressant et peut marcher à la condition évoquée plus haut, remarque sans doute d'importance étant entendu le coût du système.

Voici pour les inconvénients.

Les avantages en sont la réduction très nette du nombre de véhicules pénétrant dans la zone piétonne. Les bornes étant relevées, la circulation du piéton devient plus satisfaisante et les difficultés, quand elles existent, renvoient plus à l'étroitesse des rues ou à la dimension du trottoir qu'au système. Les résidents ont bien compris les bénéfices qu'ils pouvaient en tirer et ont bien reçu ce système. Les commerçants adoptent des positions différentes. Bien que les cartes leur aient été refusées systématiquement, ils perçoivent bien l'intérêt qu'ils trouvent dans la bonne marche de ce système. Ils le réaliseront sans doute encore mieux lorsque la plate-forme de dispatching sera mise en place, nous l'espérons pour 1993, mais plus vraisemblablement en 1994.

Un autre problème est apparu et mérite d'être souligné. Pour une bonne gestion de ce système, l'intérêt est d'avoir une zone piétonne la plus ramassée possible. Comme je l'ai mentionné au début, ce système a été mis en place sur une situation déjà figée, déjà définie, dont l'une des caractéristiques était l'existence d'un axe vertical, donc avec une possibilité certaine d'extension. On peut penser que des économies de gestion seraient réalisées si la zone piétonne était plus ramassée ; il s'agit donc de critères économique et géographique (qui ne sont pas forcément les seuls, on pourrait prendre en compte d'autres critères) qui ont été appliqués. C'est une remarque qu'il me semble nécessaire de faire. Il faut, en effet, concevoir la zone piétonne dans le moyen et le long terme, mais en même temps en fonction des moyens de gestion qu'on mettra en place. La situation de départ se

caractérisait par le fait que la zone piétonne était assez mal respectée, et pour qu'elle le soit, a été recherché le meilleur système possible. Beaucoup de résultats ont été obtenus mais il subsiste encore des anomalies qu'il faut régler.

En ce qui concerne le coût de l'opération, il est d'environ deux millions cinq cent mille francs (T.T.C.) pour l'ordinateur, le logiciel, bornes d'entrée et de sortie. Un coût donc assez important ; pour installer et relier une borne complémentaire le coût complémentaire est de 35 000 F. Une deuxième tranche de cinq à six bornes est prévue pour 1992 achevant ainsi la zone piétonne comme elle est définie aujourd'hui. Mises à part les dégradations, il y a assez peu de frais d'entretien.

Il faut ajouter que les services techniques de la Ville se sont beaucoup impliqués dans cette affaire et ont même mis au point le logiciel après quelques attermolements de bureaux d'études privés.

Si j'ai commencé mon exposé en disant que l'action d'Aix-en-Provence s'est caractérisée d'abord par un traitement des espaces publics c'est pour dire que la définition de cette zone piétonne doit peut-être être reprise dans le cadre d'une évolution des commerces induite par cette zone piétonne mais aussi d'une priorité, à donner ou pas, selon le cas, au logement. Il semble qu'il y ait des évolutions de l'appareil commercial qui peuvent être préjudiciables au commerce lui-même par la disparition d'un certain type de commerces, par le niveau de prix des marchandises, ou des fonds de commerce à la vente. Donc une orientation de l'appareil commercial vers les vêtements et les restaurants (c'est très évident à Aix), avec des nuisances diverses qui posent aussi des problèmes de gestion. Ces éléments vont parfois à l'encontre de la priorité donnée au logement et au retour des familles au centre ville. Aujourd'hui il faut essayer de bâtir une politique plus globale d'interventions dans le centre ville, qui maintiendrait l'action sur les équipements publics, et se com-

plèterait par une amélioration du logement privé (du type A.N.A.H.) ou ayant recours aux O.P.H.L.M., mais cela ne peut fonctionner réellement que si le système des zones piétonnes concourt à la réalisation de cet objectif et c'est bien une interrogation qu'il faut poser, puisqu'il est vrai que les rez-de-chaussée étant occupés par les commerces, les premiers étages peuvent être occupés par les réserves, que les accès aux étages sont parfois condamnés et que dans une certaine mesure la réussite de la régulation de cette zone piétonne peut parfois aller à l'encontre de la priorité au logement et donc du retour des familles au centre ville (je fais ici référence à un document de Nancy Bouché, qui insiste sur la nécessité d'affirmer cette priorité au logement).

Je finirai sur un élément qui me semble important, parce qu'apparaît ici une contradiction qui ne peut être résolue qu'en utilisant des outils fins de gestion dont nous ne disposons peut-être pas encore et sur lesquels il nous faudra travailler. Tous ces éléments sont liés comme un échec duquel on tire un fil sans pouvoir en appréhender toutes les conséquences, et pour connaître les conséquences, il nous faudrait disposer d'outils mieux appropriés que ceux que nous avons notamment en matière de gestion urbaine. Sinon nous ferons des réhabilitations de logements qui attireront momentanément des habitants, des familles, mais qui, à cause des nuisances trop fortes, ne pourront pas rester. Ces nuisances, peut-être sont-elles dues à un succès trop grand d'une zone piétonne ?

Voilà ce que je voulais dire à partir de l'expérience d'Aix-en-Provence en concluant surtout sur des interrogations.

Christian MERCIER
directeur de la mission Développement social urbain,
Ville d'Aix-en-Provence

A une question concernant les vélomoteurs et motos passant dans les rues piétonnières, Christian Mercier répond qu'il n'y a pas encore vraiment de moyen de régler cette question. Si a priori sur les places refaites cet inconvénient existe moins, peut-être est-ce dû à une autre forme de nuisance : la reconquête par les terrasses des cafés, restaurateurs, commerçants, et aussi, plus positivement, par les marchés.

Nancy Bouché

demande, concernant les problèmes de police, comment les choses se passent, surtout pendant la saison touristique estivale, avec le bruit, les établissements commerciaux et les nuisances que cela entraîne (tapage nocturne, nettoyage, ramassage des ordures dans la rue), s'il a été fait un calcul de ce que cela coûte, s'il y a des plaintes des riverains.

Christian Mercier

indique qu'Aix vit à plein ces contradictions, connaissant l'afflux touristique avec les nuisances que l'on sait (restauration tardive, musique, bruit, difficultés même dans le ramassage des ordures). Il est clair que l'été les habitants ne sont pas forcément contents : il fait chaud, donc on ouvre les fenêtres, et dehors les orchestres et les restaurants fonctionnent bien. Alors que faire ? C'est un problème qui prend de plus en plus d'acuité et le respect des heures d'ouverture des restaurants préoccupe la mairie qui s'efforce de faire respecter la réglementation. Mais c'est un courant qu'il est difficile de renverser dans la mesure où des situations sont acquises depuis longtemps et que l'on voit même parfois, lorsqu'un café ferme (à onze heures, minuit), celui d'à côté venir installer ses propres tables pour profiter de la place laissée libre.

Gérard Béraud

pose la question de la position de la Ville en matière de police par rapport à cette population qu'on appelle pudiquement « migrante » et qu'on retrouve cycliquement dans les rues piétonnières, en sachant qu'en ce qui concerne Poitiers, sur un axe de voyage, l'intervention et la régularisation sont difficiles en dépit de pressions très fortes de la part des commerçants, et des visiteurs. On n'a jamais trouvé la jonction entre la situation d'exclusion et le phénomène d'intégration que devrait favoriser tout centre ville qui a vocation à être centre de vie et d'intégration.

Christian Mercier

Nous sommes évidemment confrontés à ce problème. C'est d'ailleurs un des arguments parfois utilisé contre les zones piétonnières. Nous réfléchissons à la création d'un centre d'accueil des « sans-domicile-fixe » qui va sans doute se réaliser assez vite, mais ce n'est qu'un élément de solution, qui ne règle pas complètement le problème. Et il n'y a pas à ma connaissance de solution miracle sur ce sujet.

Gérard Béraud

l'interroge sur des mesures d'accompagnement type éducateurs de rue, mission locale d'insertion... couplées avec le RMI... ?

Christian Mercier

Oui, un gros travail se fait au titre du RMI, et comme je le disais au tout début, notre opération de centre ville s'intègre depuis peu dans une opération de développement social urbain, en particulier mise à profit, en liaison avec des entreprises, des marchés publics pour l'embauche des jeunes dans le centre ville, mais aussi dans les autres quartiers où nous ferons des travaux. Il y a de grandes campagnes d'information à faire, tant auprès des entreprises qu'auprès des intéressés qui pour des raisons diverses ont peur du contexte de l'entreprise. Mais ce n'est pas un problème du centre ville en particulier. Les quartiers HLM sont aussi concernés par nos opérations de développement social urbain.

Nancy Bouché

demande si l'on sait d'où vient cette population migrante que l'on rencontre de Copenhague jusqu'à Barcelone et plus loin et dont les terrains d'accueil favoris seraient souvent les zones piétonnières, comme on le dit à Marseille, à Barcelone, à Copenhague, à Munich.

Christian Mercier

répond qu'il n'a pas l'impression que ce type de population marginale soit plus importante qu'ailleurs à Aix et que, peut-être, elle va plutôt vers les plages. En tout cas le phénomène n'est pas celui d'Avignon.

Pour un autre intervenant, il s'agit plus d'un problème d'espace public au sens large que de zones piétonnières, mais il rappelle aussi que les rues piétonnières ayant des flux de circulation importants, ceux qui doivent « faire la manche » ont intérêt à y être plutôt que dans une rue où ne passent que dix personnes. Ce serait la raison de la conjonction entre les rues piétonnières et la venue de cette population. De façon plus générale il y a une difficulté à identifier certains phénomènes propres aux rues piétonnières, par exemple les transformations en entrepôts ne sont pas un phénomène lié aux rues piétonnières (exemple la rue Saint-Placide à Paris où il y a beaucoup de magasins de vêtements et où tous les premiers étages sont utilisés en stockage) ; d'autre part la disparition des commerces traditionnels est due surtout à l'augmentation des loyers : effectivement ils sont souvent remplacés par des vêtements mais sans que ce soit une exclusivité des zones piétonnières.

Christian Mercier

Je voulais simplement dire, dans mon propos, que la réussite d'une zone piétonnière pouvait contribuer à accélérer le phénomène de l'utilisation des étages et donc de la disparition des logements sans, en effet, que ce soit une exclusivité des zones piétonnières. A mon avis c'est un risque qui peut être jugulé si on arrive à gérer dans le détail l'évolution.

A propos des problèmes de livraisons et du projet de création de plateformes de livraisons, un intervenant rappelle que déjà à Rome les livraisons avaient été sévèrement réglementées (interdites la nuit, sauf pour le bâti-

ment). Et **Christian Mercier** précise qu'est à l'étude la question de savoir si les plateformes seront de gestion publique ou privée, et mentionne le créneau du stockage intermédiaire qui apparaît, avec tous les métiers qui peuvent se greffer autour.

Jean Gaudard

demande si les zones piétonnières n'augmentent pas d'une part les dégradations par affichages sauvages, tags etc, d'autre part, les nettoiemets et l'entretien (fréquence, techniques).

Christian Mercier

sur le premier point répond négativement, mais qu'il y a eu un effort fait pour les façades, les enseignes, en liaison avec l'école d'artisanat d'Avignon et que peut-être ces efforts à caractères public et privé ont pu contribuer à diminuer les risques ou dangers.

Sur le second point, il reconnaît que des efforts particuliers sont faits non sans poser le problème de leur répartition sur l'ensemble du centre et dans les autres quartiers (pour les HLM qui étaient parfois considérés comme

mal entretenus la question se pose également). L'amélioration passe aussi par une transformation des méthodes de stockage des déchets et on commence à se poser la question de l'achat de locaux de rez-de-chaussée pour les containers, à répartir tout au long des zones piétonnières ou même au centre, où les gens puissent déposer leurs ordures.

L'aspect esthétique est également abordé (container en mobilier urbain, ou caché en rez-de-chaussée) mais le problème posé est aussi celui de l'espace nécessaire (containers mobiles, ou l'inadmissible pratique des dépôts d'ordures à toute heure etc).

En définitive, la voie piétonnière augmente-t-elle les questions qui se posent ? Ou bien la voiture ne masque-t-elle pas beaucoup de problèmes qui n'apparaissent que mieux dans un nouveau paysage piétonnier ? Les regards et les exigences urbaines ne sont-ils pas plus grands sur les voies piétonnières ? La notion de décor n'est-elle pas elle-même renforcée ?

Le cas du deuxième arrondissement de Paris

Je tiens à dire en introduction que le projet du quartier Montorgueil-Saint-Denis n'est à nos yeux ni un projet d'urbanisme, ni un projet de voirie, mais bien un projet de gestion de la voie publique. C'est-à-dire un projet de répartition d'un espace rare dans ces quartiers du centre de Paris, où les rues sont moyenâgeuses et étroites et où il n'y a pas de place pour tout le monde : pas de place pour le stationnement, pas de place pour les livraisons, pour la circulation des voitures et pour la circulation des piétons.

Quelques mots d'abord pour situer ce quartier : le 2e arrondissement c'est le quartier de la Bourse, du Sentier, autour de l'axe Montorgueil (le haut des Halles), c'est le plus petit quartier de Paris. Il a 20 000 habitants. Le quartier piéton dont je vous parle compte 8 000 habitants, et 20 ha soit à peu près le cinquième de l'arrondissement (un peu moins de 100 ha). Je pourrai vous dire aussi que c'est l'arrondissement le moins motorisé de tout Paris, on y compte 0,3 voiture/habitant (ce qui a son importance quand on décide d'un quartier piéton).

La genèse de ce projet a son importance dans sa description. Nous avons mis en place depuis 1983 dans le deuxième arrondissement une concertation extrêmement étroite avec les habitants, via les comités de quartier, et il s'est rapidement avéré que sur la partie de l'arrondissement dont on parle, le constat était unanime d'un étouffement par le stationnement anarchique et la circulation automobile intense. Ce constat fait, nous avons d'autres éléments à tirer de la comparaison avec ce qui se passait à côté, dans le 1er (Les Halles) et le 3e (Beaubourg). Mais c'est surtout en comparaison avec le 1er que notre réflexion s'est affinée. Il n'était surtout pas question de faire comme dans le 1er arrondissement, dans lequel le problème de la voiture n'était pas complètement résolu. Une partie des rues, notamment le prolongement de la rue Montorgueil qui se continue dans le 1er arrondissement, qui avait été rendue piétonne mais était occupée la plupart du temps par des voitures en stationnement empêchant pratiquement les gens de sortir de leur immeuble. Il y avait également dans le quartier des Halles les problèmes, évoqués tout à l'heure, qui sont bien sûr liés à un centre ville, avec des terrasses de café envahissantes... Il ne fallait donc pas faire tout à fait la même chose si l'on voulait réussir.

Nous devons tenir compte, en plus, d'un autre élément, le statut de Paris où le maire de Paris par exception n'a pas de pouvoir de police. Or, le préfet de police a des pré-occupations qui ne sont pas celles de la vie quotidienne

des gens : il a à gérer une ville énorme dans laquelle il se passe des choses intenses et permanentes et le souci de la vie quotidienne et du bien-être des riverains, est un peu le dernier de ses soucis. Ainsi, lorsqu'on posait au préfet de police le problème de l'étouffement du quartier, il nous opposait son souci de ne pas reporter d'éventuelles livraisons sur d'autres rues, bref, nos préoccupations n'étaient pas les siennes et nous n'avions aucun moyen de faire en sorte que les forces de police dont il dispose essaient de résoudre nos problèmes.

Il fallait donc que nous trouvions des solutions originales et nouvelles. De là est née l'idée d'un quartier à accès contrôlé pour limiter de façon mécanique l'entrée des véhicules. La concertation nous a amenés à un constat à peu près unanime, qui a été vérifié par une enquête de voirie sur place et, début 1991, par un sondage qui allait tout à fait dans le sens de ce que nous pensions (mais nous souhaitions le vérifier), puisque 80 % des habitants pensaient qu'un quartier piéton améliorerait leur vie et 72 % des commerçants. Je tiens à souligner cet aspect, puisqu'il ne s'agissait pas de vendre aux commerçants ou à une population un projet qui aurait été conçu sans eux mais de réaliser un projet qu'ils demandaient. Ce projet a été relayé par les services de la Ville de Paris (direction de l'urbanisme, direction de la voirie), mais au départ c'est un projet demandé par les occupants du quartier ; j'insiste sur le mot quartier, je trouve en effet le mot « zone » épouvantable ; il s'agit donc bien d'un quartier avec une vie sociale propre. Ce quartier, il fallait le définir. J'ai dit tout à l'heure qu'il avait 8 000 habitants et 20 ha : l'axe en est la rue Montorgueil (une rue marché, avec des commerçants et ce qu'on appelle des contre-étalages). Des essais de piétonnisation avaient été faits dans cette rue à certaines heures, notamment le samedi et le dimanche et on avait constaté que si elle était l'axe idéal, il était impossible de la rendre piétonne sans rendre les rues adjacentes également piétonnes. De là, nous sommes arrivés à la rue Saint-Denis, à l'Est de l'arrondissement, qui connaît des problèmes d'encombrement liés à divers phénomènes, pas forcément ceux que vous pensez qui n'entraînent pas une circulation automobile excessive ; par contre, le Sentier est descendu dans cette partie de l'arrondissement et les nuisances liées à l'activité de ce quartier y deviennent largement aussi graves pour les habitants que les nuisances liées à la prostitution. Donc nous avons délimité rapidement un quartier très cohérent dont les axes dessinés par Haussmann sont le cadre. Nous avons ainsi un petit quartier, avec des axes assez larges tout autour, et au

milieu, des rues extrêmement étroites et moyenâgeuses. Ce périmètre une fois défini, et étant acquis le principe d'un contrôle des accès, il fallait que les règles que nous adopterions soient respectées. Donc, la surveillance humaine était extrêmement importante. Nous avons obtenu pour cela la promesse du maire de Paris qu'il y aurait une surveillance municipale. Dans ce quartier bien concentré, il y aura trois entrées à accès contrôlés – au nord, à l'ouest, à l'est, mais volontairement pas au sud (limite avec les Halles) – avec des cartes magnétiques (réservées aux habitants), et le même type de gestion qu'à Aix en Provence, toutes les autres rues étant des sorties également contrôlées par bornes escamotables (dans le sens sortie par simple présentation du véhicule devant les bornes). Pour les livraisons, l'accès sera libre ; ce quartier vit intensément autant par sa rue-marché que par un certain nombre d'autres activités ; il faut donc que les livraisons puissent s'y faire à une certaine période de la journée. Pendant cette période, l'accès sera libre pour tout le monde ; mais, aux autres moments de la journée, l'appareil délivrera un ticket qui marquera le temps, limité, de stationnement. Lorsque les bornes seront hautes, les riverains pourront entrer, mais ne pourront rester qu'une demi-heure sur la voie publique. La surveillance aura trois aspects : nous aurons tout d'abord les ISSEP (inspecteurs de salubrité et de surveillance des espaces piétonniers) qui ont à peu près le même statut que les inspecteurs qui existent à Paris pour s'occuper des parcs et jardins : c'est la première fois que l'on mettra des gens en uniforme sur la voie publique qui ne dépendront pas du préfet de police. Ils seront chargés de la propreté, mission extrêmement importante, et également de la surveillance de toutes les concessions qui sont sur la voirie, étalages, terrasses... Ils auront également une fonction d'information auprès des gens (expliquer la réglementation). Le préfet de police, voyant que l'on mettait du monde sur le terrain, s'est empressé d'y affecter des ilotiers. Il y a enfin une troisième catégorie de personnes créées pour ce quartier piéton (c'est une création du préfet de police qui garde la maîtrise totale des problèmes de circulation et de stationnement), nous les appelons entre nous des « superpervenches ». La différence avec celles qui existent actuellement est qu'ici elles surveilleront 24 h/24 h. Dans le poste de contrôle (système magnétique) et sur le terrain, la surveillance sera permanente, pour traiter des cas particuliers (cas d'urgence, taxi...) et pour appliquer une surveillance répressive. Pour les motos par exemple, seule la surveillance humaine pour l'instant peut régler le problème.

J'ai dit tout à l'heure que ce n'était pas un projet de voirie, ni d'urbanisme, mais il y a eu quand même un « accompagnement » de ces deux éléments ; ce n'est pas le propos, mais j'en dirais quand même deux mots : le pro-

jet de voirie mis en œuvre par l'architecte Didier Drummond comportait plusieurs éléments novateurs :

- un pavage (c'est un retour à une tradition parisienne qui avait tendance à disparaître) : il sera petit, clair, et agréable à la marche

- on a voulu aussi qu'il y ait des trottoirs qui présentent l'avantage de délimiter un espace « super privilégié » pour le piéton, et permettra de limiter les étalages et les terrasses ; dans une rue piétonne la réglementation laisse beaucoup d'espace aux terrasses, la réglementation des rues à trottoirs autorise seulement le 1/3 du trottoir

- l'architecte a imaginé enfin quelque chose de très intéressant, c'est le caniveau drainant caché : l'eau coule sous la bordure du trottoir, et pour le piéton, c'est un confort maximum.

On a modifié le plan d'occupation des sols sur ce petit périmètre du quartier du 2e arrondissement. Ces modifications comportent 3 éléments essentiels dont l'interdiction des parkings sous les immeubles, qui vient complètement en contradiction avec le plan d'occupation des sols parisien qui oblige à construire des parkings chaque fois qu'on construit. Il était indispensable de modifier cette clause : on ne peut pas faire un quartier piéton à l'intérieur duquel on va créer des parkings qui génèrent un flux de circulation, il faut créer ceux-ci à la périphérie mais pas à l'intérieur. Le quartier est suffisamment petit pour que l'on puisse trouver une solution dans ce sens. Un deuxième point de cette modification du plan d'occupation des sols c'est qu'en cas d'opération importante il est interdit de faire autre chose que de l'habitation au-dessus du rez-de-chaussée. Les commerces et bureaux doivent être uniquement au rez-de-chaussée pour les nouvelles opérations. Le troisième point porte sur la conservation des éléments du patrimoine historique, alignement des rues, conservation du bâti de façades et immeubles qui ne sont pas protégés au titre de la législation sur les monuments historiques mais qui valent cependant la peine d'être conservés.

On a fait une rue test il y a un an, qui fonctionne normalement à part la surveillance humaine (on ne pouvait pas mettre un poste de contrôle pour une seule rue) ; les travaux de l'axe-marché ont été commencés en juillet et se termineront à la fin de l'année ; la première phase qui va donner lieu à l'installation du système de bornes rétractables se terminera en juillet prochain, une deuxième phase demandera près d'un an de plus, et la troisième phase se terminera vers le milieu de l'année 1994.

Benoîte TAFFIN
maire du 2e arrondissement de Paris

DÉBAT

Un intervenant

Je m'étonne que la protection du patrimoine passe par une simple modification du POS.

Benoîte Taffin

C'est vrai que ce plan, annexe du POS, est formellement modifiable par décision du conseil municipal de Paris, mais matériellement sa consistance le rapproche d'un plan de sauvegarde. Il y a des immeubles dont la conservation pourrait être très stricte, il y a des filets de hauteur et tout un arsenal de protection du patrimoine ; c'est la reconnaissance de la qualité générale du bâti de ce quartier qui n'était pas très connue (dans les cours, les escaliers...) et qui a été une des révélations de cette opération. Nous ne pouvons pas encore faire un bilan parce qu'on démarre. C'est pour cela que j'ai indiqué le calendrier. A part cette minuscule rue test sur laquelle on ne peut rien prouver, car c'était plutôt des tests techniques, le secteur n'est pas bouclé par les bornes pour l'instant ; elles ne seront opérationnelles qu'en juillet 1993.

Un intervenant

Par rapport à l'ensemble de la ville de Paris, cela semble le seul exemple de piétonnisation. Y en a-t-il d'autres à part les Halles, dans d'autres arrondissements ?

Benoîte Taffin

Il y a de nombreux quartiers piétonniers à Paris, mais celui de Montorgueil-Saint-Denis est totalement original dans sa conception. Ce système n'existe nulle part à Paris (bornes rétractables, surveillance municipale...) L'essentiel est informatisé, mais la petite différence c'est que l'on ajoute en plus un poste de contrôle avec une présence humaine qui permet d'avoir la souplesse que notre collègue d'Aix-en-Provence regrettait de ne pas avoir.

Un intervenant

Il y a une grande question je crois, c'est l'interdiction de création de parkings.

Gilles Invernizzi

Je la conçois assez bien au centre de Paris, compte tenu du taux de motorisation que vous évoquiez, du fait que vous traitez ce quartier un peu comme un secteur sauvegardé, et que vous n'envisagez peut-être pas de transformations fondamentales. Mais si je me réfère à certaines appréciations qui ont été portées aujourd'hui sur le devenir des zones piétonnières, à travers l'effet de mode par exemple, on peut se poser la question de savoir s'il est judicieux lorsqu'on remodèle un quartier de la ville d'y interdire la création de parkings. C'est une question que l'on se pose également à Metz : on y dispose d'un plateau piétonnier où on a eu des projets de rénovation importants qui se sont développés, et où on a accepté de répondre partiellement au besoin de stationnement. Mais au moment où on envisage de développer le plateau piétonnier, c'est une des questions fondamentales qui se posent. J'aimerais bien avoir les appréciations des uns et des autres sur cette question. Deuxième volet de la question, qui a toujours trait à cette interdiction de parkings :

est-ce que, parallèlement, vous taxez les projets ; la ville va-t-elle percevoir une taxe pour création de parkings en dehors de la zone où, finalement, ces parkings sont interdits ?

Une représentante de la Ville de Paris

A Paris, contrairement à la question que vous posez pour Metz, la question est de savoir s'il est raisonnable d'obliger, comme c'est la règle générale du POS, de créer des stationnements y compris pour les programmes de bureaux et d'activités. Pour ce qui est des résidents et des logements, c'est un peu différent. En effet, les bureaux peuvent drainer des voitures qui viennent d'ailleurs que Paris, et donc accroître la circulation dans la ville. Pour nous, c'est essentiellement la question des résidents. Mais c'est vrai que pour les activités la question se pose différemment.

Benoîte Taffin

La réponse pour les résidents sur un quartier comme celui-là, à la fois grand par sa population et tout petit en surface, c'est que les parkings doivent être en périphérie afin de ne pas générer de circulation de voitures à l'intérieur de rues où l'on essaie de la limiter. Aucun point n'est à plus de 5 mn à pied de la périphérie. Une solution originale trouvée par la ville, puisqu'il y a une demande assez modérée de parkings, est une convention passée entre la ville et des opérateurs privés qui créent des parkings importants où un certain nombre de places sont réservées, de façon obligatoire, pour les résidents du quartier piéton à un prix plafond.

Un intervenant

Quel est le statut des ISSEP ?

Benoîte Taffin

Ils sont en train d'être assermentés, au même titre que les inspecteurs de salubrité de la ville de Paris. La grande différence est que les inspecteurs de salubrité, qui ont déjà le pouvoir du contrôle des normes, ne sont pas en uniforme et ont un terrain assez large à couvrir. Les ISSEP sont vraiment une présence en uniforme importante que nous espérons plus dissuasive que répressive.

Nancy Bouché

Est-ce que vous avez la possibilité juridique d'étendre leur champ d'action à des interventions tant de police que de sécurité publique ?

Benoîte Taffin

Non, nous sommes totalement liés par le statut de Paris. On n'a pu les assermenter que pour les pouvoirs relevant de la municipalité. Tous les autres émanent du préfet qui n'a pas la moindre intention de s'en défaire pour l'instant.

Nancy Bouché

Est-ce que vous avez prévu une action contre le tapage nocturne ?

Il y a deux sortes de bruits : le tapage nocturne effectif et le bruit causé par les activités.

Benoîte Taffin

Le contrôle du bruit est du ressort de la police du secteur. Nous n'avons aucune compétence dans ce domaine. Une partie des pouvoirs du préfet en matière de salubrité a été transmise au maire tout récemment, et c'est dans cette partie seulement que l'on peut jouer.

Nancy Bouché

Le 2e arrondissement était un quartier de marché avec encore quelques habitants. Vous avez évoqué le problème de l'évolution du quartier des Halles, du centre Pompidou que vous avez présentés comme des repoussoirs. Comment envisagez-vous de bloquer l'extension de la situation du quartier des Halles, de l'autre côté de la rue Rambuteau, sur la rue Montorgueil et la rue Saint Denis ? Comment empêcher que dans deux ans les règles du marché immobilier et commercial n'aient généralisé la situation des Halles ?

Benoîte Taffin

Je crois que le contexte est totalement différent. Les Halles constituent une énorme opération d'urbanisme avec beaucoup de création. C'est un nœud de métro, RER, avec un forum commercial, des équipements collectifs, des rues souterraines... Dans le 2e arrondissement, il s'agit simplement de limiter la voiture dans un quartier qui existe tel qu'il est, plein comme un œuf, habité, avec des commerces de proximité. Le meilleur moyen de garder ces commerces de proximité me semble être de garder les habitants. Or, si vous ne réglez pas le problème d'une vie complètement saturée par l'économie textile du Sentier, en rendant ce quartier agréable à vivre, il semble presque de bon sens que les habitants préféreront s'en aller. Ce quartier existe donc déjà, ce qui n'était pas le cas du Forum. Les Halles étaient un énorme vide que l'on a rempli avec différents éléments. Le contexte est tellement différent que les conséquences ne peuvent pas être les mêmes.

Il est essentiel pour nous d'être conscient qu'il ne s'agit pas d'une opération d'urbanisme, mais du bon traitement d'un problème de circulation dans un quartier existant : la saturation automobile dans les petites rues d'un quartier très habité.

Quant aux débordements éventuels, si vous pensez aux terrasses, aux restaurants, je vous ai dit que nous avons opté pour le maintien des trottoirs et que nous pourrions ainsi y cantonner les restaurants, les cafés, qui sont la vie du Forum.

Un intervenant

J'ai un peu la même impression que Nancy Bouché : l'inquiétude viendrait du fait que l'on constate, d'une manière générale dans les secteurs piétonniers, une mutation de l'activité commerciale qui se fait indépendamment de ce qu'il y a autour. C'est la réussite du secteur. C'est l'un des indicateurs fournis par la lecture des enquêtes et l'observation d'expériences en Ile-de-France. A l'heure actuelle les indicateurs de la réussite des secteurs piétonniers, qu'on appelle les effets pervers, c'est justement cette mutation au profit d'activités nouvelles. Tout le monde se demande comment faire. Est-ce que vous avez envisagé, en quelque sorte, une surveillance de l'appareil

commercial ? Le commerçant qui arrive à l'âge de la retraite et vend son fonds, le vendra au plus offrant. Avez-vous les moyens d'empêcher que ce soit un antiquaire, un marchand de vêtements, etc ? Le processus constaté à Aix-en-Provence semble commencer par des dégradations « par le haut », d'amélioration du produit (antiquaires, marchands de vêtements), puis la vitesse va s'accroissant et on est vraiment désarmé pour arriver à éviter cela.

Un intervenant

J'ai un élément de réponse. J'ai fait une étude sur la ville de Lyon et sur quelques villes en Europe (Allemagne, Italie). En Allemagne on a constaté que c'est l'économie qui bouleverse l'occupation des immeubles. Le flux de piétons, c'est-à-dire un grand nombre de consommateurs à pouvoir d'achat moyen, permet de modifier la nature du commerce qui devient le commerce de franchise, le commerce de fripes, ou le restaurant rapide. Donc, un grand débit et un gain important pour le commerçant. La conséquence est que le prix du mètre carré augmente de façon inéluctable. Celui du rez-de-chaussée fait loi, les étages deviennent chers et inaccessibles pour l'habitant moyen en place qui doit partir. Or celui qui aurait les moyens d'accéder à ces tarifs ne viendra pas à cause des nuisances engendrées par le type de commerce qui s'est installé. Les commerçants allemands ont essayé de lutter contre ça. Une action de solidarité s'est engagée pour éviter qu'un commerçant qui avait tendance à lâcher son commerce, soit remplacé par un fripier. Mais il n'y a aucune réglementation possible ; à Munich par exemple on n'a pas réussi : tous les étages sont vides parce qu'il n'y a pas d'acquéreur ; même les accès d'escaliers en rez-de-chaussée sont éliminés, parce que ce sont des mètres carrés de commerce en moins.

Les embryons de réponse viennent de l'Italie. En Italie, ils ne raisonnent pas en termes de zones piétonnières, ni de concentration de piétons, mais avec une vision globale d'urbanisme. Deux exemples assez typiques sont ceux de Florence et de Milan, où finalement l'offre de rues piétonnes est tellement grande. En empêchant les voitures d'accéder sur un grand périmètre, il n'y a plus ce bouleversement de spécialisation des rues. A Florence, chaque résident ne peut accéder qu'à son quartier. Les milanais ne peuvent arriver en voiture à Milan qu'un jour sur deux (n° pair et impair des plaques minéralogiques). Ils se sont plus adaptés à une ville qu'à une rue piétonnière. Le titre de notre colloque "de la rue à la zone piétonnière" constitue un piège terrible. C'est effectivement un vaste quartier qui est nécessaire, et si vous arriviez à offrir suffisamment de rues piétonnières, il n'y aurait pas ce phénomène de concentration et de bouleversement.

Benoîte Taffin

C'est déjà une part de réponse. On est un petit peu dans ce contexte-là. Des rues piétonnières qui viennent s'ajouter à d'autres quartiers piétons où sont déjà concentrés un certain nombre des phénomènes que vous soulignez.

Jean-Pierre Thibault

Une série de garde-fous ont été mis en place pour éviter ces phénomènes ; le premier est la modification du POS prévoyant notamment l'interdiction des bureaux en étages.

Le deuxième élément est le maintien d'un système de trottoirs et de la réglementation qui s'y attache. Eviter que la

rue ne devienne un gigantesque happening comme aux Halles, c'est aussi réglementer les dimensions de sa surface. Il faudrait faire en sorte que la demande de voies tranquilles, où l'on puisse déambuler sans être stressés par le rythme des voitures, soit satisfaite par d'autres pôles de centralité, d'autres lieux où les gens puissent assouvir ce besoin. On peut peut-être l'obtenir avec une vaste zone centrale dans laquelle il y aurait aussi des zones plus spécialisées. Il y a donc nécessité, je crois, d'avoir (peut-être simultanément) une zone centrale historique suffisamment vaste, et des zones périphériques qui répondent toutes à ce besoin de tranquillité et qui ne le concentrent pas de manière excessive. Une des causes des résultats médiocres du quartier des Halles vient du fait qu'il est relié par le RER, en ligne directe, aux grandes cités dortoirs de la banlieue parisienne, c'est-à-dire à des zones où les gens se sentent frustrés, s'ennuient et donc sont attirés par le centre de Paris. Une des réponses possibles est de banaliser la centralité d'une façon ou d'une autre. Certes, il y aura toujours une notion de centre ville liée à l'identification historique ou géographique ; mais il faut également assurer une série de fonctions élémentaires : se promener dans une ville, y avoir un échange d'informations, créer d'autres « centres » où la fonction piétonne peut jouer un rôle décisif.

Un intervenant

A propos du coût de l'opération, est-ce que cela rentre dans le cadre d'un budget normal d'entretien de la voirie ?

Benoîte Taffin

C'est une opération qui n'entre pas tout à fait dans le cadre d'un budget normal d'entretien ; mais on a la chance d'être un quartier de Paris, noyé dans cette énorme agglomération qui a un énorme budget de voirie. Ceci dit, on oublie souvent de calculer le coût de la perte de temps dans un quartier qui fonctionne mal. On pense beaucoup à additionner les coûts supplémentaires, mais qui s'est amusé à calculer la perte d'heures considérable des gens autour de ce quartier. Il y aura donc probablement un coût d'entretien, mais quel gain de temps !

Un intervenant

Il y a effectivement un problème de stratégie au départ des zones piétonnières. Cela peut se faire par simple réglementation. Je crois que c'est largement la façon de procéder en Italie. On n'y met pas de bornes. Mais je crois quand même qu'un traitement de l'espace public a des effets de « réveil », avec une incidence évidente sur le respect des lieux et sur la façon dont les gens ressentent leur quartier. Ils s'en sentent un peu plus solidaires. C'est ce que disent les barcelonnais dans leur façon de rénover à partir d'un espace urbain un certain nombre de quartiers. Il y a un rôle fondateur de l'espace public et de son traitement.

Un intervenant

Le mobilier urbain semble absent de l'opération ?

Benoîte Taffin

C'est vrai. Paris est envahi de mobilier urbain hétéroclite. Mon désir était d'enlever tout mobilier urbain qui ne soit pas indispensable. Pour l'instant, il n'y a pas de banc, l'architecte a dessiné une ligne de mobilier, qui va très bien avec le reste mais qu'on va limiter au strict né-

cessaire (habillage des entrées, bornes). Il y a naturellement une sorte de saturation. Par exemple, pour le problème des corbeilles à papier, les riverains nous ont dit « il en faut, mais on la veut devant le voisin ». On n'a pas réussi à trouver d'emplacement idéal : il ne faut pas que ce soit devant les entrées d'immeuble, pas devant les éta- lages, pas devant les lampadaires, etc.

Un intervenant

A propos de mobilier, vous avez demandé à votre architecte de le dessiner. A Lyon nous avons pensé qu'il fallait au contraire avoir un mobilier sur l'ensemble de la ville, et réduire la variété des objets ; vous, vous souhaitez éviter d'en mettre, mais celui que vous mettez sera différent de celui des autres quartiers !

A Lyon, nous avons passé commande à deux designers dont Wilmotte, choisis par concours, et ces derniers ont passé des contrats avec des industriels pour la fabrication des objets.

Benoîte Taffin

Quand je dis qu'on a dessiné des objets, ce sont seulement les objets spécifiques au fonctionnement du quartier, pas de cabines, de bancs ou de poubelles.

Un intervenant

A propos de mobilier, les responsables de Barcelone ne raisonnent pas uniquement sur le design de l'objet mais sur la position de l'objet dans l'espace. Ils mettent des luminaires, des corbeilles à des carrefours systématiquement, en sachant que l'utilisateur saura où trouver ce qu'il cherche.

Un intervenant

Le quartier latin s'est spécialisé en restaurants, ne craignez-vous pas une évolution comparable, comme dans les secteurs sauvegardés d'autres villes ? Je crois qu'on n'évitera jamais qu'il y ait un attrait du centre ancien comme élément d'identification et de mémoire.

Benoîte Taffin

On n'évitera jamais qu'un quartier change. Une ville évolue. Nous étions dans un contexte où l'on évoluait mal, avec des habitants qui partaient à une vitesse impressionnante, et avec le Sentier qui gagnait du terrain. Actuellement, on prend des risques et on fait un pari qui changera le quartier, on essaie qu'il change dans un sens qui nous paraît plus favorable que celui qu'il commençait à prendre sans nous. Restons modestes !

Gilles Invernizzi

Dans l'exemple parisien je voulais attirer l'attention sur un problème de gestion : la mise en place de 50 personnes pour gérer un quartier de 20 000 habitants me fait tout de suite réagir, parce qu'à Metz nous avons une ZUP de 20 000 hectares qui a 2 policiers. La police municipale, à Metz, compte 14 personnes sur une commune de 120 000 habitants. Deuxième élément, quand on conçoit l'aménagement d'une rue piétonne, on se pose la question de la façon suivante (ce que nous avons fait récemment pour l'aménagement de place de la Cathédrale) : on veut un bel espace, dégagé, libre de tout mobilier urbain. On l'a donc conçu ainsi en pensant que ça ne durerait pas longtemps, que les terrasses allaient s'installer puisque précédemment tout le monde stationnait là. Donc, ou bien on

maintient un agent sur la place en permanence pour que la place fonctionne comme on l'a imaginé (lorsqu'on dit une personne en permanence cela signifie 4 salariés qui se relaient). Ou bien, on trouve des caractéristiques d'aménagement qui interdiront le stationnement ; là on se pose la question à la fois de la structure de l'aménagement et celle du mobilier urbain (bornes, etc.). C'est un constat.

Benoîte Taffin

C'est une vraie question que nous nous sommes posée. Si on fait trop bien, si on croit faire un quartier exemplaire qui demande en fait des moyens considérables de gestion, il n'est plus si bon parce qu'il n'est plus exemplaire.

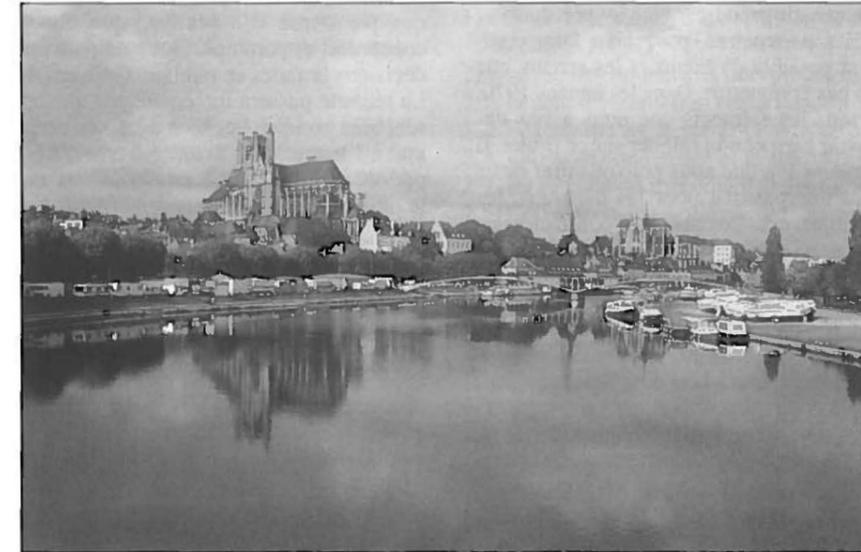
COMMISSION 4

Les activités induites dans les zones piétonnières : les pratiques et les conflits d'usage

Présidente : Martine Marchand-Antheaume,
conseiller technique au cabinet du ministre de l'Artisanat,
du Commerce et de la Consommation

Rapporteur : Bernard Wagon,
architecte urbaniste

Le cas d'Auxerre



Auxerre. Vue générale. Photo Jean-Claude Taillandier

Il est clair que, pour Auxerre aussi, la question s'est posée dans les années 1970 sur le devenir du centre ville qui pourrait avoir une vocation piétonne. Des véritables questions se sont posées à cause des quartiers anciens. La dégradation de l'habitat et le nombre croissant d'automobiles dans les centres, à Auxerre comme ailleurs, a fait chercher des solutions en particulier en direction des voies piétonnières. Une des premières réflexions proposées a été une zone piétonnière dans l'hyper-centre, en tenant compte de données que nous connaissions bien, les activités commerciales. Quelques éléments importants devaient être pris en considération : l'habitation c'est-à-dire les riverains, et l'activité commerciale, tout en privilégiant la qualité architecturale du site. Dans un premier temps, à Auxerre, nous avons donc privilégié le commerce et l'artisanat dans sa fonction essentielle de vie dans le centre ville. Cela nous a amenés à concevoir des opérations qui avaient comme idée fondamentale un souci architectural de qualité, avec une fonction urbanistique également bien pensée. Ce qui n'était pas très facile, puisque vous le savez, lorsqu'on parle d'une ville ancienne, nous avons des contraintes, à savoir des petites rues étroites, et tous les problèmes qui en découlent. Nous avons souhaité privilégier les activités nécessaires à la vie intra-muros, qui n'étaient pas forcément compatibles avec l'évolution du commerce dès les années 1970. Nous avons donc réalisé, dans le centre ville essentiellement, des opérations

d'amélioration de l'habitat, et l'idée de motiver, sous une forme complètement différente de ce que nous connaissions par le passé, un contexte d'achat privilégié, des parkings de proximité. L'automobile étant présente, il fallait absolument essayer de cadrer cette zone que vous avez visitée hier, avec des parkings de proximité pour qu'elle puisse fonctionner normalement. Nous avons également modifié les plans de circulation et redéfini la fonction de stationnement. Nous avons fait des efforts concernant les vitrines, et les commerçants ont amélioré leurs enseignes. Dans ce nouveau contexte, certains commerces pourraient être privilégiés. Très rapidement nous nous sommes rendus compte de l'évolution du commerce et de l'artisanat. Le commerce est devenu très vite un commerce dit « de luxe ». Le commerce traditionnel s'échappant, même si nous ne le souhaitons pas, à la périphérie immédiate de la ville. L'artisanat s'est échappé également du centre ville. Nous avons eu la chance à Auxerre de signer une convention avec le ministère du Commerce et de l'Artisanat qui nous permet non seulement de réfléchir, mais d'amener des réponses au problème qui se pose à Auxerre, la désertification du centre ville. C'est vrai que les centres villes vivent mal, certaines activités commerciales ont disparu et tout l'artisanat est parti. Pour qu'un centre ville vive, il lui faut du commerce bien sûr mais aussi de l'artisanat. Nous travaillons depuis un an dans le cadre de cette convention. Si vous avez besoin d'éléments

sur la ville d'Auxerre, notre chargé de mission, Gilles Barbier, peut vous rencontrer et vous expliquer tout le travail qui a été fait. La ville d'Auxerre est très satisfaite de ce qui découle de cette convention, mais aussi les commerçants, qui se rendent compte que leurs problèmes, qu'ils avaient cru ignorés par les élus, leur sont conscients. Les moyens mis à disposition par le ministère sont importants et nous rendent service.

Nous avons eu aussi à Auxerre à nous frotter au conflit qui découle forcément du moment où des décisions sont prises. Les relations que nous devrions avoir avec les utilisateurs du centre, les riverains, les commerçants et artisans, doivent être privilégiées. Comme d'habitude, un certain nombre étaient pour la zone piétonnière, et exactement le même nombre contre. Pourquoi ? Parce c'était quelque chose de nouveau. Peut-être que là aussi, nous n'avions pas eu la sagesse, à l'époque, de prendre toutes les précautions, de rencontrer tous les partenaires, pour bien faire comprendre ce qu'il était possible d'obtenir et les erreurs que nous ne souhaitons pas commettre. Dans les années 1970, nous n'avions pas tous les éléments que nous avons aujourd'hui, pour pouvoir bien communiquer sur ce projet. Il n'empêche que la conclusion que nous pouvons tirer de ce centre piétonnier est très positive pour les habitants, les commerçants, les utilisateurs. Les activités commerciales sont devenues d'un certain niveau, les commerçants ont fait beaucoup d'efforts pour les vitrines et les devantures. La ville a fait des investissements lourds pour améliorer cet environnement, surtout dans le domaine architectural. La clientèle potentielle est très satisfaite, les fonds de commerce ont augmenté de valeur. Les conséquences sont donc bénéfiques et plus ou moins importantes selon les efforts de chacun. Ceci est l'exemple positif d'une opération piétonne qui existe à Auxerre. Par contre une autre opération a été tentée, à titre temporaire. Une décision un peu arbitraire a été prise concernant la rue du Temple, pour lui donner une vocation piétonne à terme en faisant des travaux importants. Très vite, nous nous sommes rendus



Auxerre. Voie semi-piétonnière.
Photo Jean-Claude Taillandier

compte qu'il fallait amener des contraintes qui ne nous arrangeaient pas, par exemple un mobilier urbain lourd, pour éviter que les voitures qui circulent ne stationnent. A Auxerre comme ailleurs, il est difficile d'appliquer quelque chose de rigoureux en matière de stationnement, donc très rapidement on s'est trouvé en présence d'une sorte de dévoiement de la destination de la rue du Temple. Encore aujourd'hui, nous n'avons pas trouvé le bon principe ou le bon cheminement de la rue du Temple. Nous

avons pris une décision au printemps pour tenter une expérience sur quatre mois. Tous les samedis après-midi, nous avons décidé d'une façon unilatérale de tenter une rue piétonnière. Les utilisateurs des rues d'Auxerre qui souffraient d'un manque de piétonnisation ont été éblouis et satisfaits, et ont utilisé en foule cette rue. Très rapidement, on s'est rendu compte, -c'est l'enseignement que nous en tirons et nous savons ce qu'il ne faut pas faire pour la suite- que cette rue avait une vocation de pénétrante majeure dans le centre. Elle représente 50% du flux de voitures qui rentrent dans la ville. Bien sûr, nous avons trouvé une solution à la vocation piétonne, mais le centre ville se trouvait asphyxié par le manque d'automobiles. Nous avons mené l'expérience jusqu'au bout. Au jour d'aujourd'hui, nous menons une réflexion globale avec les riverains, les commerçants, et tous les partenaires impliqués. Cela nous permettra de dire qu'il est évident, si l'on veut monter quelque chose d'important, que chaque personne soit concernée, et participe. Nous ne pouvons plus prendre de décisions brutales en oubliant ceux qui doivent nous aider. La réussite passera forcément par une opération bien pensée, bien comprise et bien acceptée en amont. Je le disais tout à l'heure, nous avons été amenés à imposer cette expérience, car lorsqu'on est élu, il faut tenir compte de tout le monde. Cela nous servira de point de référence pour la suite des aménagements piétonniers à Auxerre.

Il est clair que lorsqu'on parle de piétonnisation, chaque quartier se sent non seulement impliqué, mais se sent des besoins de par la configuration de son emplacement géographique sur la ville. Nous commençons par exemple à avoir une demande de la part des commerçants et des habitants de la rue de Paris, pour une destination piétonne ou semi-piétonne. Donc on comprend maintenant que la qualité de la vie passe par cet espace privilégié.



Auxerre. Rue du Temple. Signalisation de voie mixte.
Photo Jean-Claude Taillandier

A chaque opération lancée, si elle n'est pas bien pensée et bien menée, les commerçants et les habitants n'y retrouvent pas leur compte et remettent en question les opérations. La destination de ces zones piétonnières et les activités qui en découlent ont quand même changé par rapport à l'origine de ces mêmes quartiers. Des commerces dits « de luxe », plutôt franchisés, se sont installés. La disparition d'une certaine forme d'artisanat est à regretter, qui faisait aussi l'agrément de nos centres ville. Je vous remercie.

Jacques BELVAL
maire adjoint d'Auxerre

Etude sur les commerces en zone piétonnière dans le secteur sauvegardé de Chambéry

Le CAL PACT est le centre d'amélioration du logement, organisme départemental avec un rôle de conseil en matière d'aménagement et d'habitat.

Depuis 1979, le CAL PACT est constamment en contrat avec la ville de Chambéry pour piloter des opérations d'amélioration ou de réhabilitation. Chambéry (56 000 h - agglomération de 100 000 h) a un centre en secteur sauvegardé, à très forte intrication du bâti. La copropriété y est particulièrement développée, de sorte que toute intervention implique de nombreux consensus, donc du temps.

La piétonnisation a commencé en 1975 avec la place Saint Léger, surtout pour des problèmes de circulation, et accompagnant une politique de restructuration d'ilôts assez lourde. Puis celle-ci a été redéfinie et l'effort s'est porté sur la conjugaison de la sauvegarde du bâti avec le maintien de la population, surtout la plus modeste par des aides, incitations etc. Il y eut aussi extension du secteur piétonnier.

Mais l'aspect commerce était peu pris en compte, et sans études. C'est à l'occasion d'un déménagement qu'un plan a été retrouvé au CAL PACT repérant l'ensemble des commerces dans le centre ancien en 1960. Le colloque a d'autre part été l'occasion d'un nouveau repérage, actuel. Ces documents, avec certains documents intermédiaires (1983), ont donc permis l'étude suivante.

ETUDE SUR LES COMMERCES EN ZONE PIÉTONNE DANS LE SECTEUR SAUVEGARDÉ DE CHAMBÉRY (1960-1991)

Méthode

- Recueil de données existantes
 - Plan de 1960
 - Plan de 1983
- Elaboration d'un questionnaire et repérage sur le terrain
 - Questionnaire rempli par l'enquêteur sur diction du commerçant (ou de l'artisan)
- Analyse des questionnaires avec traitement croisé des données
 - Elaboration de 2 types de cartes

- 1) état de l'existant à 3 dates données : type de commerce (1960-1983-1991)
- 2) analyse des données et interprétation en 1991
 - 2.1. la date d'installation (et la raison)
 - 2.2. l'extension sur la rue pour activité ou communication
 - 2.3. l'approvisionnement et le stockage
 - 2.4. les raisons du mécontentement et de la satisfaction
 - 2.5. l'origine géographique de la clientèle (quartier, Chambéry, département, touristes)

1) Etat de l'existant en 1960-1983-1991

Une première analyse succincte permet de dégager 4 grands points :

- une augmentation sensible du nombre de commerces entre 1960 et 1991 (+ 60 commerces)
- un bouleversement de la répartition en nombre des 4 grands types de commerces/services avec une chute des commerces quotidiens de première nécessité (- 20 %) entre 1960 et 1991 et une augmentation des commerces de transformation (+ 5 %), les commerces dits occasionnels se maintenant
- une progression du nombre des locaux commerciaux vides (pas de chiffre connu pour 1961)
- une très forte hausse des services puisqu'aucun n'était mentionné en 1960, tandis qu'une vingtaine figurent en 1983 et 1991.

2) Analyse des données en 1991

2.1. La date d'installation et le pourquoi

Bien que la carte ne soit pas encore entièrement établie, on peut dire qu'une tendance apparaît : l'existence de commerces plutôt anciens (> 10 ans pour la majorité), tandis que les commerces de moins d'un an sont extrêmement rares.

D'autre part, parmi les commerces installés depuis que les rues sont devenues piétonnes, peu l'ont fait par choix délibéré (il s'agit en fait pour la plupart d'un concours de circonstances).

2.2. L'extension sur la rue

Bien que la carte ne soit pas encore entièrement établie, on peut dire que l'extension du commerce sur la rue se

	1960		1983		1991	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Commerces quotidiens de première nécessité*	96	43,6	67	23,8	65	23,3
Commerces occasionnels de seconde nécessité	105	47,7	147	52,3	137	49,2
Commerces de transformation	19	8,6	37	13,1	38	13,6
Services = bureaux	0	0	23	8,1	23	8,2
Locaux vides	?	?	7	2,4	15	5,3
TOTAL		100	281	100	278	100

* Voir annexe

fait plus pour l'activité elle-même que par la mise en place d'un panneau dit publicitaire.

Cependant, peu de commerçants utilisent la rue pour agrandir leur surface de vente (il s'agit essentiellement des cafés-restaurants).

2.3. L'approvisionnement et le stockage

La carte montre de façon significative que pour la grande majorité des commerçants, l'accès en rue piétonne pour les livraisons n'est pas un problème. En effet, les livreurs essaient, autant que faire se peut, de respecter les horaires autorisés (avant 10 h 30 le matin), mises à part quelques exceptions (librairie, pharmacien...).

Ainsi, seuls 22 % des commerçants souffrent de leur implantation en zone piétonne lorsqu'ils se font réapprovisionner; il s'agit essentiellement des commerces de « bouche » et des types de commerces qui reçoivent de lourdes marchandises (magasins de meubles, d'électroménager...).

Quant au stockage des marchandises, il est regrettable de constater qu'un certain nombre de commerçants le fasse en étage, occupant ainsi la place de logements possibles (21 %).

Ce type d'occupation (intempestif ?) pose alors le problème de la diminution du potentiel « animation » en centre ville.

Il s'agit, pour la plupart, de commerces de vêtements (situés essentiellement place Saint-Léger, ce qui s'explique puisque c'est la rue où se retrouve la majeure partie des commerces de vêtements).

Il semblerait que la plupart de ces tendances ne soient pas directement liées à la piétonnisation (datant de 1975/81, et 1991 pour la rue Denfert-Rochereau), mais plus à un contexte économique général et à un phénomène de société (progression des grandes surfaces...).

Si l'on examine les 3 cartes de façon plus approfondie, on s'aperçoit que des bouleversements sont intervenus à l'intérieur même des 4 grands types de commerces.

En effet, le cas des épicerie/primeurs est flagrant :

	1960	1983	1991
Epicerie/primeurs	23	8	5

Là, la chute s'explique par deux phénomènes qui sont entrés en synergie :

- un changement de comportement de la société (grandes surfaces)
- une impossibilité, pour les piétons, de porter de lourds paniers, ne pouvant se garer devant les commerces.

Quand on examine également la catégorie des commerces de transformation, on observe l'apparition, en 1983, en zone piétonne de professions telles que le pressing, l'esthéticienne, l'opticien, le graveur..., tandis qu'en 1960, les commerces de transformation se composaient de coiffeurs, de tailleurs et de laboratoires de photos.

D'autre part, des rues changent de physionomie :

- en 1960, tout le quartier composé de la rue de Lans, de la rue du Sénat, de la rue Juiverie et du début de la place Saint-Léger s'imposait pour sa majorité de commerces quotidiens de première nécessité.
- en 1983, cette prédominance s'amenuise nettement, la tendance se poursuivant en 1991.

2.4. Les raisons du mécontentement et de la satisfaction de l'appareil commercial en rue piétonne

On distingue très nettement sur la carte que la grande majorité des commerçants ne se plaint pas d'être en rue piétonne. En effet, 39,6 % sont pleinement satisfaits (essentiellement à cause du calme et de la tranquillité qui y règnent), et 37,4 % sont à la fois satisfaits et mécontents (on constate une forte proportion de l'association "satisfait car calme – mécontent car problème de stationnement" et "satisfait car calme – mécontent car fausse rue piétonne" : en effet, parmi les 199 commerçants qui ont bien voulu répondre à cette question, 19 % apprécient d'être en zone

piétonne mais regrettent fortement que le principe même de la piétonnisation ne soit respecté ni par les automobilistes et les camionneurs, ni par les deux roues. Ainsi, les rues deviennent très dangereuses.

En revanche, 23 % des commerçants sont entièrement mécontents de se trouver en zone piétonne, n'y voyant aucun avantage, la raison essentielle étant l'impossibilité de stationner devant leur local (là encore, il s'agit des commerces de "bouche" pour la majorité).

Chantal DUCHATEL
directeur du CAL PACT de Savoie

ANNEXE

CLASSIFICATION DES 4 GRANDS TYPES DE COMMERCES

■ Commerce quotidien de première nécessité

Essentiellement des commerces de "bouche" + bar-tabac-journaux + pharmacie (boucherie-charcuterie, boulangerie-pâtisserie, primeurs, épicerie, poissonnerie, restaurant).

■ Commerce occasionnel de seconde nécessité

Vêtements, chaussures, décoration, carterie, bijouterie, librairie-papeterie, confiserie, épicerie fine, fleuriste, jouets.

■ Commerce de transformation

Coiffeur, esthéticienne, tailleur, couturière, pressing, graveur, relieur, laboratoire photos/photographe.

■ Services - Bureaux

Agences de voyages, assurances, agences immobilières, bureaux d'études (architecte...), associations culturelles, presse, banques.

	LIVRAISONS			STOCKAGE EN ÉTAGE		
	Problématique	Non problématique	TOTAL	OUI	NON	TOTAL
Nombre de commerces	46	156	202	43	159	202
%	22	78	100	21	79	100

	SATISFAIT				MECONTENT				SATISFAIT + MECONTENT							
	(1) calme	(2) sécurité	(3) extension activité	TOTAL	(4) fausse piétonnisation	(5) problème stationnement	(6) manque d'animation	TOTAL	(1)+(4)	(1)+(5)	(1)+(6)	(2)+(4)	(2)+(5)	(3)+(4)	(3)+(6)	TOTAL
Nombre de commerces	70	6	3	79	5	30	11	46	24	26	6	9	3	4	2	74
Pourcentage (en %)	35,1	3,0	0,6	39,6	2,5	15,0	5,5	23,1	12,0	13,0	3,0	4,5	1,5	2,0	1,0	37,3

Le cas d'Heidelberg

Le service de l'aménagement urbain de la ville de Heidelberg, dont je suis le directeur, se divise en trois sections :

- le développement urbain
- l'aménagement urbain/paysage urbain
- l'aménagement de la circulation

Heidelberg se trouve près de Mannheim et Ludwigshafen, tout au nord de la plaine du Bas Rhin, à 100 km de Francfort, et au bord du Neckar. La ville a plus de 800 ans et l'université déjà 600. La vieille ville est une grande zone piétonnière de presque 2 km de long. La partie la plus ancienne est à l'est, entre le Karlstor et la place de l'université. Le plan de la ville, avec son réseau routier, ressemble à un squelette de poisson.

Il y a 20 ans, le réseau de tramway a été réduit de 72 km à moins de 30 km, en faveur du trafic individuel. La mobilité est indispensable pour tous mais les villes doivent se défendre contre les excès du trafic individuel motorisé.

La vieille ville se divise en deux zones caractéristiques :

- à l'est, la zone la plus ancienne, avec ses bars, appartements, des bâtiments administratifs et universitaires (faculté de théologie)
- à l'ouest, la zone plus récente avec des magasins plus chers, l'université et quelques appartements.

Bien que la vieille ville soit presque entièrement une zone piétonnière, le trafic individuel augmente en raison des déplacements des habitants et de ceux qui viennent travailler dans le centre, ainsi que des livraisons et parkings en bordure de zone – une situation insupportable pour le vieux centre.

Jusqu'à 50 % de la circulation est causée par ceux qui sont à la recherche d'un parking. Malheureusement chaque voiture a besoin de 25 m². En moyenne le temps d'utilisation d'une voiture est de 40 minutes par jour; le reste du temps (voire 1 400 minutes) la voiture reste garée. Dans la vieille ville on se défend de plus en plus contre la voiture. Les touristes et les habitants n'acceptent plus la pollution causée par la voiture.

Un espace de service pour touristes avec 20 parkings pour autocars a été inauguré en 1978 au Neckarmünplatz (place de la Monnaie). Aujourd'hui on envisage un tel service également à l'ouest du centre ancien. Au cours de la première phase d'études pour la revalorisation du centre ancien il est apparu qu'il fallait définir une conception plus vaste des zones piétonnières par rapport à la pre-

mière formulation du plan d'aménagement urbain. Il s'agit surtout maintenant de garder et garantir le caractère résidentiel de toutes les parties du centre ancien. Pour cela deux mesures de réduction de la circulation ont été mises en application :

- La création d'une zone strictement réservée aux piétons avec horaire fixe pour les livraisons et les déplacements des riverains.
- La création de zones où les piétons sont prioritaires avec des limitations de stationnement pour les riverains.

La création d'une zone piétonnière à Heidelberg était le premier et plus important pas pour réduire la circulation.

La zone piétonnière est aujourd'hui la partie la plus essentielle d'une nouvelle conception de l'aménagement du trafic, bien qu'au départ nous ne le pensions pas.

Heidelberg a été la première ville d'Allemagne avec des limitations de vitesse à 30 km/h dans toutes les zones d'habitation.

Ainsi les rues et les places du vieux Heidelberg redeviennent des lieux pour les habitants et les touristes. Il faut être prudent quand il s'agit de "meubler" la rue principale de terrasses de café; en principe, une seule rangée de tables peut être admise.

La commission a modifié le projet en limitant la plantation d'arbres au Heumarkt (Marché au Foin), dans la Grabenstrasse (ruelle du Fossé) et devant la Heiliggestkirche (Eglise du Saint Esprit).

A Heidelberg les problèmes à traiter étaient multiples. Ils allaient de l'organisation de la circulation et de l'architecture jusqu'au besoin de "meubler" les rues, de les rendre plus vertes et plus claires. Une décoration "artificielle" telle que bacs à fleurs, vitrines d'exposition, galeries, semblaient être au détriment du centre ancien.

Moyens et formes contemporains sont souhaitables, mais doivent s'intégrer, voire être subordonnés, dans un cadre tel que le centre ancien.

Dans la zone piétonnière il y a plusieurs élargissements de rue et plusieurs places contigües à la Hauptstrasse. Ils constituent un élément précieux pour la structuration et l'animation de cette longue rue.

Les réverbères ont donné lieu à une discussion encore en cours, mais entre-temps ils font déjà partie intégrante de l'image caractéristique de Heidelberg.

Les places sont une coupure essentielle de la Hauptstrasse parce que c'est là que les lignes d'autobus traversent la zone piétonnière. Chacun peut ainsi se rendre au centre de la zone piétonnière par les transports en commun.

La rue principale (Hauptstrasse) a été rénovée à fond, du fait que les changements de la structure urbaine et le niveau de vie élevé ont augmenté considérablement la consommation d'eau, de gaz, et d'énergie, provoquant un double problème; le système de conduits, lui-même déjà suranné, a du être utilisé jusqu'aux limites de ses capacités.

La rue principale (Hauptstrasse) a une largeur moyenne de 9 à 10 m seulement; c'est pourquoi les conduits et les câbles ont du être très serrés.

Les projeteurs, conservateurs et habitants ont toujours du mal à s'habituer à l'art, à la sculpture, et aux formes modernes. Mais souvent le respect est plus facile pour l'historique et le moderne que pour un modernisme historique.

La vieille ville est un centre attrayant non seulement pour les 3,5 millions de touristes qui y passent par an, mais aussi et surtout pour la population.

Les habitants de la vieille ville voudraient allier les avantages de la vie en ville à la tranquillité et la santé de la vie rurale. Par conséquent il y a des conflits avec les visiteurs. Trop de touristes et de visiteurs dérangent les habitants de la vieille ville, et ceux-ci ont du mal à garer leurs voitures.

Solutions : une nouvelle conception du trafic et du tourisme. On essaie de ne pas augmenter le nombre des touristes (aujourd'hui 3,5 millions par an) et on cherche à les garder plus longtemps (congrès, activités culturelles etc).

On cherche à abaisser le volume du trafic individuel en faveur des transports en commun, à réduire les fêtes (mais avec de grandes discussions), à réaliser une distribution des places de parking en faveur des habitants.

Le débat actuel sur l'introduction de véhicules électriques est signe d'un changement à venir, ainsi que l'ouverture de terrasses de cafés et de restaurants. A maintes reprises la « Hauptstrasse » d'aujourd'hui a connu des changements de nom. Mais depuis 600 ans l'histoire de la ville a été étroitement liée à celle de sa rue principale.

Evidemment il y a et il y aura toujours de nombreux conflits. Cependant on trouvera des solutions, les avantages des zones piétonnières étant plus grands que les inconvénients, pour les habitants de la vieille ville, pour ceux de la ville et de la région, pour les touristes, pour les commerçants.

La nouvelle conception du trafic pour la région et la ville entraînera des changements pour le centre ville, avec déjà les tendances suivantes :

- moins de trafic individuel motorisé
- renforcement des solutions écologiques (voitures électriques, vélos, interdiction de stationnement des cars etc)
- renforcement des transports en commun.

L'équipement dans la vieille ville doit s'adapter aux critères suivants: simplicité, évidence, réserve, objectivité, utilisabilité. Moins de quantité doit se traduire par plus de qualité.

Michael BOKEMEYER
directeur des services de l'aménagement urbain
de la ville de Heidelberg

DÉBAT

Martine Marchand-Antheaume

suggère aux villes intéressées de présenter au ministère des synthèses sur l'évolution du commerce, comme celle réalisée à Chambéry.

A la question posée à Chantal Duchatel de la disparition du commerce quotidien, notamment de bouche, celle-ci répond qu'il y a en effet une nature de commerce qui ne résiste pas à la rue piétonnière, et il faudrait pouvoir recommander à certains commerçants de se reconvertir lors d'une transformation en secteur piétonnier. Mais une attitude dynamique, qui sait tirer parti de la situation nouvelle, peut être salvatrice (cas d'une boulangerie pâtisserie citée par Jacques Belval).

Jean Poli

Au vu des expériences, la zone semi-piétonnière est-elle un but, un compromis, ou une première étape ?

Chantal Duchatel

Sur Chambéry on vous a montré une rue avant et après piétonnisation (mixte : les voitures passent au milieu). Après enquête, 80% des commerçants sont entièrement satisfaits de ce changement qui redynamise le commerce parce qu'auparavant les voitures étaient toujours garées devant leur vitrine, les gens ne pouvaient pas passer sur les trottoirs, les poussettes non plus.

Jean Poli

L'objectif est-il d'en rester là pour Chambéry ou est-ce une première étape, compte tenu de la satisfaction ?

Chantal Duchatel

Ce n'est pas une première étape parce que l'expérience de piétonnisation est ancienne, je crois que c'est une évolution dans la réflexion. Et ce n'est pas qu'un choix piéton/semi-piéton, il y a aussi le rôle que doit jouer la rue de liaison et d'interconnection entre divers quartiers ainsi que la configuration géographique (largeur...) qui permet un certain type d'aménagement ou pas. La solution n'est pas piétonnière, semi-piétonnière ou rien du tout. Chaque rue mérite une attention particulière.

Jean Poli

J'ai été amené à poser cette question à cause d'une certaine impression d'ambiguïté dans la qualification de certaines zones, ayant entendu des intervenants qui parlaient de zones piétonnières alors qu'on voyait apparaître la circulation. Or il y a des avantages et des inconvénients dans les rues semi-piétonnières qui sont spécifiques.

Jacques Belval

Si vous le permettez, je vous apporterai la réponse d'Auxerre concernant la rue du Temple pour laquelle nous nous sommes posés beaucoup de questions. Il y a trois ans, lorsque les travaux d'aménagement ont été faits, c'était essentiellement pour qu'à terme cette rue devienne piétonnière. Or, aujourd'hui, elle est semi-piéton-

nière mais c'est là une attitude provisoire. Il est clair que si un jour nous allons jusqu'au bout du raisonnement (celui de la rue piétonnière), il faudra avoir traité des problèmes majeurs, à savoir des accès nouveaux, une pénétrante nouvelle. Je rappelle en effet que la rue du Temple représente en gros 50 % du flot qui irrigue la ville d'Auxerre mais également une place que vous avez vue, la place de l'Arquebuse, qui devra elle aussi avoir sa véritable destination, c'est-à-dire devenir piétonnière. Nous aurons donc la place de l'Arquebuse, la rue du Temple, le centre ville piétonniers, donc un programme tout à fait cohérent. Mais il a été clairement démontré, avec l'expérience que nous avons vécue, que nous sommes dans une situation médiane et que nous ne pouvons pas rendre cette rue réellement piétonnière aujourd'hui, au risque d'une catastrophe ; et ceci même si les commerçants ne disaient rien. Je ne réponds pas exactement à la question posée, mais je crois que c'est un exemple de situation qui se veut évolutive parce que ne pouvant pas se concevoir autrement. On ne peut rien imposer là non plus, autrement qu'en amenant des solutions ponctuelles.

Jean Poli

J'ai l'impression qu'au contraire vous avez apporté une réponse tout à fait claire à ma question ; il me semble que pour vous le but est la zone piétonnière et qu'actuellement vous vivez une première étape.

Martine Marchand

Chambéry vous a fait une réponse inverse, en disant que la rue semi-piétonnière était un choix pour elle.

Jean Poli

Je m'attends à des réponses diverses et à des raisons diverses.

Alain Hulaud

L'expérience de Chambéry est effectivement très intéressante. Je pense qu'il faudrait rassembler d'autres études de ce type sur d'autres villes mais surtout les comparer aux résultats de l'évolution des commerces dans des secteurs ou des villes où il n'y a pas de secteur piétonnier. Parce que je me demande si en fait l'évolution ne serait pas très comparable. Je veux citer ma ville qui n'a pas de secteur piétonnier défini ni décidé, qui est en réalité un semi-piétonnier de fait, parce que la circulation est très difficile dans le vieux Dinan, où le piéton a par hypothèse priorité, mais il n'y a pas de zone piétonnière permanente, seulement deux mois au moment des vacances. Je n'ai pas de chiffres précis, mais ayant suivi l'étude du secteur sauvegardé récemment, je constate que l'évolution des commerces est assez comparable à celle de Chambéry dans le centre ville ; il serait très intéressant de comparer et on verrait peut être que l'évolution n'est pas entre le centre ville piétonnier et le centre ville non-piétonnier mais qu'il s'agit plutôt d'une évolution générale des centres villes par rapport à des commerces qui sont en périphérie, par rapport à des changements d'habitude de consommation.

Michael Bokemeyer

Je voudrais apporter une réponse à la question du « but » de ces aménagements dans l'optique de Heidelberg. Projeteurs, planificateurs, personnalités politiques sont en mesure de programmer un but mais les habitants procèdent plutôt par intuition. Heidelberg cherche à se rapprocher d'un idéal. Cet idéal procède du passé et de la littérature, c'est le Heidelberg romantique. On peut retrouver cette image dans le centre ville ancien, donc la zone qui recouvre l'aire où les mesures ont été instaurées pour réduire le trafic automobile. C'est donc une image qui résulte de plusieurs facteurs, le micro-climat comparable à celui qui règne sur le lac de Constance, le fleuve Neckar qui donne un cachet, la flore spécifique et le fameux château qui domine la ville. C'est donc un ensemble de facteurs très liés et dans ce contexte l'automobile dérange. Tout le monde le ressent. Ce qui a déjà été fait jusqu'à présent représente beaucoup ; cela recouvre déjà deux étapes et il faudra au moins encore deux étapes supplémentaires. On a déjà réalisé deux tunnels qui dévient le trafic en dehors de l'ancienne ville, un troisième tunnel sera sans doute nécessaire et réservé aux transports en commun, notamment aux tramways. Une ligne de tram est projetée, qui sera parallèle à une distance de 200/250 m à l'axe de l'ancienne ville et qui comportera deux stations à chaque extrémité, également desservies par réseaux ferroviaires de proximité. La réponse est que l'on peut avoir un but, un objectif fixé et statique, mais le chemin qui y mène passe forcément par une procédure, par des étapes.

Pierre Parlant

Je travaille aussi pour le ministère depuis trois ans pour ces problèmes d'aménagement et de commerce en centre ville et me déplace beaucoup en France. A propos des semi-piétonniers, je crois qu'il y a des aspects que j'appellerai « abus de langage » parce que semi-piétonnier est un vocable qui permet de médiatiser une décision municipale qui finalement se rapporte à une mesure de police concernant l'interdiction du stationnement, une mesure de traitement de voirie visant à supprimer en général le trottoir, donc aussi le caniveau, un traitement de sol qui permet de bien montrer qu'on fait quelque chose et puis comme de toute façon on laisse passer les voitures, on ajoute du mobilier (bornes, etc.) et on appelle cela une rue semi-piétonnière. On voit beaucoup mieux ce qu'est une rue piétonnière : pas de voiture, mais il faut quand même assurer les livraisons ; on vous a dit comment faire pour empêcher les vélos et les motos de passer, et on pourrait dire « zone piétonnière et pour deux roues ». Quant à la voie automobile 100 %, on nous a dit hier que l'objectif était de supprimer les piétons dans les plans pour les villes nouvelles. Je crois que le piéton peut y avoir tout à fait sa place mais que c'est un problème d'équilibre et de gestion de l'espace ; derrière cela se pose l'aspect commercial. La question que l'on peut se poser est de savoir si l'espace central urbain est destiné uniquement au commerce et aux activités qui en découlent, c'est en général ce qu'on en retire à l'issue des réunions avec les unions commerciales, ou bien s'il a une autre vocation. Est-ce qu'il y a une vocation urbaine, une consommation d'espace urbain ? Là, on élargit le débat et si l'on n'aborde pas la question de l'activité économique en centre ville dans la perspective d'une utilisation de l'espace urbain, on va en général se tromper parce

qu'on se met délibérément sous la coupe de groupes de pression. Il faut donc bien caler la décision de faire une voie piétonnière. Mais avant de vous dire quelques mots sur l'expérience d'Argentan, j'ajouterais qu'il est vrai qu'il y a des activités qui ne supportent pas la voie piétonnière parce que liée à un achat qui dure deux, trois minutes et, si on doit marcher 5 mn, payer 5 F de parking pour acheter une baguette de pain, ça ne marche pas. Cela dit, si on considère la chose différemment, et ceci est valable pour tous les commerces, si l'on va acheter un pain spécial fabriqué au feu de bois avec amour, on est prêt à se déplacer. D'ailleurs on voit la boulangerie devenir panetterie, le charcutier, traiteur... Ce sont des mutations vraies aussi pour d'autres types de commerce. On a parlé de la mutation des commerces spécialisés, c'est un problème en fait d'attraction et d'image de marque du tissu commercial. Il est effectif qu'en centre ville les franchisés, le commerce d'épicerie de luxe (Hédiard, Fauchon...) font partie du plaisir, de cette attraction urbaine, et tout le problème qui se posera au décideur local sera de savoir si sa ville est attractive, comment elle est perçue, comment l'est le centre ville par rapport aux périphéries, par rapport aux clientèles de périphérie, par rapport aux modes de commerces qui y sont installés. Le choix qui se pose est de savoir si la rue que l'on voudrait piétonniser, souvent parce que d'autres l'ont fait, peut fonctionner en zone piétonnière. Dans les questionnaires qui nous sont arrivés nous avons pu lire : « Oh ! on est en retard ! », mais la question qui va se poser est celle de la capacité d'un tissu à recevoir une zone piétonnière.

Le cas d'Argentan (Orne), petite ville de 20 000 h. (zone de chalandise de 50 000 h), entre Alençon et Caen, est assez exemplaire. Un axe central et commerçant de 800 m de long sur lesquels alternent épiciers, boulanger, bijoutier, marchands de vêtements..., pas de centre spécialisé. Les élections approchant, la municipalité avait décidé de mettre cet axe en voie piétonnière. Une étude a été faite, les commerçants après concertation ont accepté, mais pas à l'unanimité, et le parti semi-piétonnier a donc été choisi. Les poids lourds passant, il y eut rapidement des dégradations, et les piétons à qui on avait supprimé les trottoirs rencontraient des problèmes d'insécurité (85 % le ressentaient). Des fleurs furent ajoutées, le résultat fut l'insatisfaction totale. On se trouvait dans l'abération d'avoir un espace traité pour les piétons dans lequel ils se sentaient dans l'insécurité. Argentan a subi des démolitions pendant la guerre, et ne connaît pas de problèmes de stationnement, avec pourtant un discours sur des difficultés de stationnement, véhiculé par les commerçants à leur clientèle. Les jours de marché on se gare à 50/100 m de l'axe central. Le maire a été ému par une petite étude que l'on a faite montrant que le centre n'était qu'un centre de proximité et qu'en fait les gens ne venaient qu'y consommer pain, jambon... accessoirement les vêtements, mais que pour l'essentiel des achats vestimentaires, on va ailleurs. Le résultat a été de décider de « dépiétonniser » sans pouvoir tout refaire. Là où c'était possible on a remis quelques trottoirs, pour gagner de la place (pour les commerces, pour les piétons) tout en ayant de la sécurité, on a installé des plots métalliques et quelques grilles ce qui n'est pas une solution, mais j'ai eu le plaisir d'apprendre que cela fut inventé en Grande-Bretagne au milieu du siècle dernier – on a au moins des références... – on a rationalisé en disant que là où passe la voiture, c'est-à-dire là où l'on a des gouttes

d'huile, on a un revêtement fait pour la voiture et que là où passent les piétons on essaie d'avoir un revêtement qui leur soit adapté. On est revenu à des solutions qui ne sont même pas celles de rues à trottoirs mais à des solutions du milieu XIX^e pour une partie, et cela fonctionne relativement bien.

Simplement la difficulté est que tous les centres villes et les appareils commerciaux sont soumis aux aléas de la consommation, et il ne faut pas s'imaginer que l'aménagement piétonnier fait ou ne fait pas marcher le commerce. Il faut beaucoup d'autres conditions, seulement quand on touche à un petit pavé devant une boutique, un commerce, si jamais il y a une petite baisse (évidemment il y en a...) de la consommation c'est forcément le petit pavé qui l'a fait baisser.

C'est la très grande difficulté. Le travail qu'il y a à faire est celui de l'apprentissage de la ville, de l'urbanité du commerçant. C'est dans ce sens que se fait l'essentiel des actions de la politique de développement du commerce et de l'artisanat, et notamment à Auxerre où, je crois, vous avez une action d'apprentissage du patrimoine ; ça s'est fait aussi à Blois où à l'occasion le maire a mis une casquette de guide pour faire visiter le château. Il est indispensable d'apprendre la ville aux commerçants.

Jacques Belval

Pour répondre à ce qui vient d'être soulevé à propos d'Auxerre, il est vrai que lorsque nous avons déterminé les actions à mettre en place dans le cadre de la convention que nous avons signée avec le ministère, l'idée première a été de se poser cette question : l'ambassadeur premier de la ville ne devrait-il pas être le commerçant ? Lorsque nous nous sommes posé la question nous avons essayé d'y répondre en discutant avec des commerçants et très rapidement nous nous sommes rendu compte que cet ambassadeur, ils ne l'étaient que dans notre esprit puisqu'ils ne connaissaient pas du tout la ville et n'avaient pas forcément envie de « bien la vendre ». Il y a aussi un véritable problème et, dans le cadre de cette convention, nous faisons en sorte que les commerçants deviennent véritablement les ambassadeurs de leur ville. C'est une implication indispensable.

Une responsable de la ville de Paris

J'appartiens aux services de la ville de Paris et nous sommes venus assez nombreux à ce colloque dans la mesure où nous lançons, sur l'initiative des élus du 2^e arrondissement de Paris, un quartier piétonnier aux caractéristiques bien particulières, et manifestement dans une problématique et avec des objectifs qui sont tout à fait différents de ceux qui ont été évoqués non seulement ce matin, mais également au cours des interventions de la journée d'hier. Je voudrais donc témoigner de cette expérience et apporter à la fois peut-être un peu de provocation mais en même temps demander si, parmi les participants, certains ont recensé les mêmes problématiques. Paris comme toutes les villes qui sont intervenues ici a créé un certain nombre de rues piétonnières au début des années 70, apparemment pour les mêmes objectifs qui ont été rappelés et avec les mêmes effets pervers (évolution du tissu commercial, changement de fréquentation, disparition de la population...) – quartiers St-Séverin, les Halles, ou même des quartiers transformés en zone piétonnière dans un premier temps et qui, à la demande des habitants, ont été dépiétonnés comme la rue St-André-des-Arts.

La problématique qui nous occupe aujourd'hui est complètement différente puisque dans un 1/4 du 2^e arrondissement (environ 20 ha) les élus ont souhaité trouver une solution à une dégradation du patrimoine bâti de ce quartier qui est compris entre la rue Réaumur, la rue Etienne-Marcel, la rue Montmartre et le boulevard de Sébastopol, soit la partie sud-est du 2^e arrondissement (juste au-dessus des Halles). Ils ont donc souhaité trouver une solution pour faire revenir l'habitat et lutter contre l'extension de ce quartier d'un certain type de commerce (gros, textile, stockage) qui induisait une dégradation progressive et surtout une fuite des habitants liée aux nuisances que ces activités provoquent (bruit des machines à coudre la nuit, stockage, escaliers défoncés) mais nuisances aussi et surtout par l'occupation permanente du domaine public par les camions de livraison, les cartons... les embouteillages que cela provoque : concert de klaxons, impossibilité parfois physique de pouvoir sortir de son immeuble... L'objectif était vraiment de faire revenir les habitants, mais bien entendu de maintenir le « bon commerce », si je puis dire, c'est-à-dire principalement l'activité de commerce de bouche de la rue Montorgueil, qui est une rue-marché encore très pittoresque, un peu comme la rue Mouffetard, et de très grande qualité. L'idée était avant tout d'arbitrer en faveur des habitants.

Une intervention urbaine à trois composantes a été développée : une composante relativement traditionnelle sur la circulation et le stationnement avec la définition d'un périmètre à l'intérieur duquel le stationnement sera interdit sur la chaussée, la circulation ne sera autorisée qu'aux riverains possédant une place à l'intérieur ou venant pour un simple arrêt face à leur immeuble, et les livraisons auront lieu sur des créneaux horaires très réduits, avec un système de fermeture de la zone, peut-être un peu trop sophistiqué, mais qui à Paris semble malheureusement nécessaire (des bornes rétractables, et cartes pour les personnes autorisées). Tout cela s'accompagne d'un traitement de l'espace public, puisqu'à Paris on n'arrive pas à faire les choses sans investir et on profite de l'occasion pour réaménager complètement le sol, le revêtement des trottoirs, en leur redonnant une qualité qu'elles avaient perdue ; également par d'autres actions concomitantes comme l'incitation et le contrôle des ravalements. On accompagne aussi cette intervention d'un volet qui n'a pas été évoqué dans les groupes auxquels j'ai participé, celui de la réglementation de l'urbanisme. On a profité de cette occasion pour créer, au sein du POS de Paris, un sous-secteur sur cette zone avec des dispositions plus précises et surtout différentes en terme d'affectation de ce qui est la règle générale à Paris. Cette réglementation interdit aussi le commerce et les bureaux dans les étages désormais réservés aux logements. En revanche ils sont fortement incités comme sur l'ensemble du territoire parisien à se maintenir en rez-de-chaussée. De même la création de places de stationnement à l'intérieur de la zone est interdite et, en outre, ces dispositions ont été accompagnées dans le POS d'un certain nombre de prescriptions architecturales sur les immeubles de grande qualité de ce secteur qui, bien que présentant de très belles qualités architecturales, n'ont jamais été protégés probablement parce que ce quartier s'était tellement dégradé qu'on ne reconnaissait même plus la qualité de ces ensembles (hôtels particuliers du XVII^e-XVIII^e siècle). Donc une maîtrise de la circulation, un traitement de l'espace public assez luxueux et sophistiqué qui témoi-

gnent envers les habitants de la volonté d'améliorer leur environnement et une intervention réglementaire, en partie symbolique. Le rythme des mutations immobilières n'est pas suffisamment important aujourd'hui pour que ce règlement ait une incidence avant une dizaine ou un vingtaine d'années, mais en tout cas cela annonce une volonté : nous ne voulons plus de bureaux, de commerces, d'activités dans les étages, mais exclusivement des habitations, ou à la rigueur des hôtels ou des équipements. Dernière chose, une action d'information et de communication très importante, assez atypique à Paris où on n'a pas encore les habitudes de « communes de droit commun » : les élus ont associé la population très fréquemment par différents moyens à la mise en œuvre de cette opération, ce qui a eu pour effet de montrer que les gens étaient très demandeurs, y compris les commerçants qui ont peu protesté contre ces mesures, certains même s'y associant, et de constater que les problèmes n'étaient pas toujours là où on les voyait. Les services municipaux craignaient que les mesures de circulation et de stationnement très réglementées ne conduisent les habitants à demander des places de parking, à s'opposer à la mise en œuvre du projet ; on s'est aperçu que ce n'était pas parmi leurs préoccupations, ne serait-ce que parce que le taux de motorisation dans ce quartier est très faible : 1/3 des ménages ont des voitures. En revanche d'autres problèmes sont apparus...

Martine Marchand

Je voudrais faire simplement une remarque et poser une question. La remarque est que je souhaite bon courage à la ville de Paris et j'espère qu'elle aura plus de succès dans les stationnements que sur les axes rouges, en particulier autour des gares. Ma question est plus technique : en tant que ministère du commerce et de l'artisanat nous savons qu'une bonne partie des ateliers qui se trouvent dans le 2^e arrondissement sont souvent clandestins mais pas toujours. La ville a-t-elle pensé à relocaliser ces activités ? Si oui, sur place, ou avez-vous prévu une zone qui soit en dehors ? On pourrait reparler là du problème de la Bastille où tous les artisans ont été repoussés par la spéculation immobilière et le quartier n'est plus le quartier d'artisans qu'il était. Il serait dommage que le 2^e arrondissement perde cette caractéristique. La ville a-t-elle réfléchi à ce problème ?

La responsable parisienne

La ville est en train de définir une grande ZAC à la limite de Paris et d'Aubervilliers, qui s'appellera Vilette-Aubervilliers, entre la Porte de la Vilette et la Porte d'Aubervilliers, en concertation avec les communes limitrophes, afin d'y implanter principalement une zone d'activité à dominante textile. En concertation avec la Plaine-St-Denis qui a déjà reçu en fait une délocalisation du Sentier. Ce n'est pas très facile à monter d'abord parce que le Sentier semble assez éclaté, il y a encore beaucoup d'individualisme dans ce domaine et d'autre part parce que la ville souhaite un retour à l'habitation mais pas forcément la disparition des activités « Chouroum » (de gros) de ce quartier. Ce qu'elle souhaite c'est la disparition de la nuisance, de la dégradation de l'habitat et donc des activités de confection et de stockage qui génèrent le plus de nuisances.

Martine Marchand

Contrairement au commerce, l'artisanat est très dépendant de son environnement et on ne déplace pas impunément un artisan. La ville de Paris est un cas un peu spécial, mais il suffit de déplacer un artisan de 500 m pour qu'il perde sa clientèle. Beaucoup moins pour le commerce. A l'heure où les artisans sont quasiment les seuls créateurs d'emploi et d'animation de la ville, je conseillerai à tous les élus qui sont ici de traiter les artisans avec beaucoup d'attention et d'éviter de les mettre en périphérie dans des ZAC où on a un taux de « mortalité » de 2 pour 3.

Denis Caisso

Je crois que nous relativisons la piétonnisation, au fur et à mesure que les jours avancent. Notamment par rapport au commerce, nous avons dit des choses très intéressantes mais qui en même temps relativisent le but de la piétonnisation. Je pense que peut-être on pourrait parler du piéton autant que des zones piétonnières. Une des finalités que nous recherchons c'est peut-être que nos concitoyens vivent leur ville un peu autrement. Nous sommes tous des utilisateurs de l'automobile, on ne pourra pas s'en passer. Mais il est peut-être temps de fournir à nos concitoyens un moyen d'appréhender leur ville, de la vivre, en la regardant, en prenant le temps d'y être, d'y parler. Ceci signifie qu'on prend en compte le mot « piéton » et que celui-ci va déborder le terme « zone piétonnière », et nous serons amenés à avoir des traitements de voirie qui vont déborder de cette simple zone très centrale. D'ailleurs le patrimoine n'est pas qu'en zone centrale, les artisans eux non plus ne sont pas qu'en zone centrale et ils existent encore. A Poitiers, nous tentons une expérience qui a l'air de marcher, indépendamment de cette question de voirie que nous voudrions beaucoup plus ouvrir aux piétons plutôt que de la piétonniser. Nous lançons des fiches de randonnées pédestres dans l'intérieur des centres villes et cela a beaucoup de succès. Nous essayons, par de jolies fiches colorées expliquant simplement le vécu du quartier, de proposer des parcours avec une redécouverte de ruelles, de petites rues que l'on ne voudrait pas voir mourir, bordées de petits jardins. Nous présentons aussi les curiosités monumentales parsemant le chemin de la randonnée. D'autres fiches vont sortir bientôt. Elles sont très demandées au syndicat d'initiative, à la mairie... elles permettent des visites par nos concitoyens et non par des touristes et cela nous fait plaisir.

Alain Hulaud

L'impression est qu'il y a un problème de fond, à traiter en fonction de la taille de la ville et qu'actuellement en France, en schématisant, on a une série de villes petites (bourgs) qui n'ont plus d'activité, et à l'autre extrémité des métropoles notamment régionales, Rennes ou Nantes, qui, elles, débordent plutôt d'activité parce qu'elles la concentrent chez elles, avec des possibilités d'interventions, et donc un droit à l'erreur, parce que, sur l'ensemble de la ville, si une opération tentée génère un effet néfaste, il sera englobé dans un ensemble qui reste vivant. Entre les deux, il y a des villes comme Argentan, Dinan (14 000 h.) qui veulent faire quelque chose mais n'ont pas le droit à l'erreur ; si c'est une réussite on arrêtera la chute et on repartira, mais si c'est une erreur on accélérera la chute, et c'est fini on ne repartira pas. Leurs réflexions peuvent paraître hésitantes, un peu frileuses, mais leurs commerces finissent par être à la limi-

te de la rentabilité, les marges de manœuvre sont donc très étroites.

M. Bokemeyer

Les automobiles ont accru considérablement la mobilité ces dernières années et cette possibilité va encore se développer dans beaucoup de régions. Dans beaucoup d'endroits ce n'est plus possible. Par exemple sur les autoroutes qui sont utilisées au maximum, de même dans les villes qui sont très fréquentées. 50 % des trajets ou de la circulation à l'intérieur des villes représentent des recherches de parking, 25 m² pour chaque auto au repos. Et en moyenne chaque automobile ne circule que 40 mn par jour, ce qui fait que 97 % de la journée elle est immobile. C'est une chose qu'un centre ville ne peut pas supporter.

Martine Marchand

Je voudrais remercier en quelques mots les participants et donner une information pratique. Plusieurs villes ont cité une opération que mène le ministère du commerce et de l'artisanat sur la revitalisation des centres villes. Nous avons mis en place des expériences actuellement dans une trentaine de villes de toutes tailles (Yvetot, Coutances, Bordeaux - quartier des Chartrons...) en liaison avec tout ce qui se passe déjà dans la ville. C'est-à-dire que notre opération sur le commerce et l'artisanat est liée aux opérations programmées de tourisme, de mise en valeur du patrimoine, sur l'emploi. Si cela vous intéresse, nous avons mis en place un réseau d'animateurs dont le président est Monsieur Andrieu, d'Yvetot. Nous essayons d'apporter un maximum de « conseils », de « réseaux d'expériences » à toutes les villes qui veulent se lancer

dans une « opération de centre ville » et apporter un témoignage d'expérience sur ce qu'il fait.

Effectivement, comme il a été dit, les grandes villes peuvent se tromper, j'espère que Paris ne se trompera pas, mais les petites villes qui sont les derniers remparts contre la désertification n'ont pas le droit à l'erreur, et nous aidons autant les petites que les grandes villes sur les problèmes à régler.

Vous pouvez donc vous adresser à M. Andrieu, ou à moi, dont vous trouverez les coordonnées au ministère. Sous forme de convention, nous faisons un programme d'objectifs présenté à la collectivité locale, la mairie, en liaison avec les partenaires qui sont les chambres consulaires, chambres des métiers et de commerce, les unions commerciales. On signe un protocole avec l'Etat pour 3 ans avec des actions d'étude, d'investissement. Actuellement, une trentaine d'opérations sont en cours.

J. Belval

Je tiens à souligner l'intérêt du travail en commun, dans le cadre de la convention, avec le ministère du commerce et de l'artisanat, et avec les partenaires que sont notamment la chambre de commerce et la chambre des métiers dans un climat extrêmement positif. On voit aussi tout le bénéfice qu'il y a à ce qu'une équipe municipale, avec à sa tête le maire, comprenne l'importance de vivre en parfaite harmonie avec ses habitants, comme on l'a compris à Auxerre. J'invite tous les participants à ce colloque à faire connaissance avec Jean-Pierre Soisson au cours du déjeuner offert par la Ville à l'Hôtel Rivière.

COMMISSION 5

Les mutations foncières, immobilières et économiques dans les secteurs piétonniers

Président: Gérard Béraud,
secrétaire général adjoint de la Ville et du District de Poitiers

Rapporteur : Jean-Pierre Thibault,
chef du service de l'espace public à la direction
de l'aménagement urbain de la Ville de Paris

Gérard Béraud

Merci d'être présents à cette commission qui va traiter du thème « mutations immobilières et secteurs piétonniers » et non « zones piétonnières » car, comme l'a indiqué Madame le maire du 2^e arrondissement de Paris, l'expression « zones piétonnières » a pour beaucoup une signification péjorative ou technocratique, liée peut-être au terme de zone.

Permettez-moi, en préambule, de vous faire part de quelques réflexions personnelles sur ce thème.

Je voudrais tout d'abord insister sur les « clichés » utilisés quand on aborde cette question.

Mutations immobilières dans les secteurs piétonniers signifie pour beaucoup flambées de prix, commerce de luxe, mais aussi apparition dans un deuxième temps de friperies, discounts, vente de colifichets... Mutations économiques dans ce même secteur, c'est aussi disparition des logements dans les étages...

Nous en dirons quelques mots, mais il serait regrettable de se contenter de ces clichés.

De quoi parle-t-on vraiment quand on parle de mutations immobilières, de flambées de prix ? Des murs de l'immeuble, du pas-de-porte, du fonds de commerce ? Ces points méritent d'être analysés.

Et tout d'abord, y a-t-il vraiment des mutations dans les rues piétonnes ? Que mettons-nous derrière les mots « mutation » « évolution économique » ? Quelle est l'évolution actuelle ? Quelle est l'évolution prévisible ?

Par ailleurs, on ne peut parler de mutation, ni de changement de destination des immeubles, sans évoquer le rôle des collectivités locales à travers la gestion des documents d'urbanisme (secteur sauvegardé, plan d'occupation des sols...).

Autant de questions qui me paraissent importantes, mais au préalable, reposons-nous la question abordée hier : les secteurs piétonniers sont-ils la cause des mutations économiques et immobilières, ou accompagnent-elles ces évolutions ? Peut-on dire que s'il n'y avait pas eu de secteur piétonnier, ces quartiers auraient eu des évolutions aussi sensibles : en d'autres termes la piétonnisation a-t-elle été le moteur fondamental de l'évolution de ces espaces ?

Jean Pierre Thibault

Le titre même du groupe de travail est l'illustration des conséquences que peut avoir le traitement d'un espace public sur l'évolution du quartier correspondant, contrairement à certaines théories selon lesquelles les « pleins » et les « vides » urbains seraient deux notions indépendantes l'une de l'autre ou du moins très marginalement corréliées.

Il faut cependant mentionner l'idée selon laquelle ce ne serait pas l'aménagement en voie piétonne qui serait l'élément déterminant dans le phénomène de mutations constatées, mais bien le centre ancien lui-même dont l'aménagement en zone piétonne ne ferait que manifester l'attractivité (il serait utile de savoir si le phénomène immobilier constaté précédait ou non l'annonce d'une opération d'aménagement de l'espace public).

Au-delà de ce débat sur les causalités, reste donc la constatation, maintes fois effectuée, d'une concomitance temporelle entre mutations immobilières et aménagement en voies piétonnes d'un quartier, avec ce paradoxe d'une demande accrue sur le marché immobilier pour un quartier dont l'accessibilité (phénomène toujours craint par les riverains, commerçants et autres) est par définition rendue plus difficile.

Afin d'ordonner les débats sur ce thème, il convient de cerner trois types de difficultés (donc) de terrains possibles d'expériences :

1) Comment mesurer les mutations ?

Il s'agit d'observer trois types d'inflexion des courbes : le niveau des prix au mètre carré lors des transactions ; le nombre même de ces transactions, mesurant la plus ou moins grande vitalité du marché avant et après la mise en œuvre de l'aménagement ; enfin les changements d'affectation des locaux lors des transactions (logements, artisanat, commerces, bureaux).

Les données sont relativement simples à obtenir : le recoupement des informations de l'administration fiscale, des chambres consulaires et des services municipaux chargés de l'instruction des permis de construire doit suffire à alimenter un observatoire très opérationnel. A-t-on des exemples d'outil de ce genre ? Quelles sont les méthodes ou les structures mises en œuvre ?

2) Comment apprécier les mutations ?

Il en va de ce phénomène comme de nombreux autres : il n'est pas en soi bon ou mauvais. Le « réveil » d'un mar-

ché immobilier dans un quartier jusque-là atone peut être le signe d'une revitalisation utile, de même que l'installation de commerces dans un secteur qui en était jusque-là dépourvu. A partir de quel moment le phénomène dérive-t-il vers des pratiques spéculatives, vers une spécialisation sociale ou fonctionnelle qui finit par stériliser l'opération réalisée (résidences de luxe incompatibles avec l'activité économique ou commerciale, quartier de bureaux et/ou de prestige sans résidents permanents, « musée urbain » voué au tourisme de masse...)?

3) Comment contrôler ou maîtriser les mutations ?

Le code de l'urbanisme (avec le problème de la répression effective de ses infractions) fournit des outils de régulation non négligeables : un jeu de COS différenciés permet de bloquer certaines évolutions vers la monoactivité ; la loi sur la publicité est également un outil potentiellement utile pour maintenir ou empêcher certaines mutations commerciales.

En ce qui concerne le niveau même des prix, la collectivité publique est a priori plus démunie ; sauf en secteur

sauvegardé (cas d'opérations groupées de restauration immobilière, désormais soumises à une obligation de conventionnement des loyers), la préemption (ou l'intervention d'opérateurs de droit public type HLM) semble le seul moyen d'enrayer la montée des prix. Y en a-t-il d'autres ? Possède-t-on des cas concrets de flambée maîtrisée par un moyen ou un autre, ou la conjugaison de plusieurs outils ? Quelles modifications éventuelles du droit positif, des habitudes ou de modes d'intervention publique seraient nécessaires pour éviter les dérives dénoncées ci-dessus ?

Mesurer, apprécier, maîtriser ; pour chacun de ses éléments, les membres du groupe devront s'efforcer de faire part de leur expérience concrète d'opérateur ou de concepteur en s'efforçant d'axer leur propos sur les éléments transposables ou généralisables de leur expérience propre.

Le cas de Padoue



Padoue. Ilot piétonnier dans le centre historique. Photo Ville de Padoue

Il est en premier lieu nécessaire de fournir quelques données caractéristiques de la cité de Padoue. Située au cœur de la région nord-est de l'Italie, elle joue un rôle économique déterminant en termes d'activités tertiaires et de commerces.

Son territoire accueille une proportion élevée des services publics et privés à l'échelon régional ou national.

Quelques données chiffrées :

- surface communale : 93 km²
- surface urbanisée : 40 km²
- population résidente : 227 000 habitants

Centre historique :

- antérieur au XIII^e siècle : 65 ha
- antérieur au XVI^e siècle : 460 ha
- population résidente (centre Renaissance) : 31 000 habitants

- 63 % de la population travaille dans le secteur tertiaire, 25 % dans le commerce et 15 % dans l'industrie

- nombre de véhicules immatriculés : 107 000, soit un taux de motorisation en centre ancien de 2,12.

Les principaux facteurs de congestion du centre historique sont :

- le nombre d'étudiants (48 000)
- un hôpital universitaire de 3 600 lits

- une forte concentration d'activités « directionnelles » en termes de services publics ou privés d'intérêt régional (tribunaux, hôtel de ville, préfecture, institutions financières...).

Facteur aggravant de cette congestion, le blocage de la constructibilité des terrains non bâtis de la périphérie à partir de 1974 (densification nécessaire de la zone déjà urbanisée, notamment centrale).

Sur cet espace autoritairement limité, la pression foncière sur le centre provoque le phénomène classique de la spécialisation entre zone d'habitation (périphérie bâtie) et centre ancien (bureaux).

Face à cette situation, l'administration communale tente, à partir des années 80, de requalifier le centre :

a) A partir de 1984, création de petits îlots piétonniers au cœur du centre historique, dans des secteurs de valeur historique ou architecturale particulière, îlots dont l'aménagement comporte la mise en œuvre d'un traitement architectural spécifique.

b) Dans le même temps, institution de zones à circulation restreinte et sans stationnement, et d'autres dont l'accès et le stationnement automobiles sont réservés aux riverains.

c) Repérage de parcs de stationnement potentiels aux confins de la zone centrale.

d) Institution d'un service minibus à grande fréquence de passage, avec itinéraires traversant le secteur réglementé de part en part.

e) Fermeture de 8 h à 10 h du matin du parking central, afin d'en interdire pratiquement l'accès aux personnes travaillant en centre ville, et de réserver ainsi son usage aux touristes.



L'ensemble de ce dispositif a induit une élévation du niveau qualitatif du centre ancien, en termes de cadre esthétique de l'habitat, en termes d'attractivité touristique-commerciale et de pollution atmosphérique.

En quatre ou cinq ans, on a assisté corrélativement à une croissance des prix de l'immobilier dans le centre, dont une partie est due au prix élevé de la restauration des immeubles, mais une partie aussi à la forte demande sur le marché (accroissement en cinq ans de 16 000 F/m² à 32 000 F/m² pour les logements, prix à augmenter de 20 à 30 % pour les commerces). Il faut cependant nuancer ces chiffres : la spéculation immobilière ne se limite pas, en Italie, aux centres anciens et aux zones piétonnes, et une partie de la hausse constatée ci-dessus est un phénomène général qui n'a rien à voir avec la piétonnisation totale ou partielle.

La seule politique tentée à ce jour pour contrecarrer cette tendance a consisté à interdire les transformations de logements en bureaux ; il semblerait nécessaire de passer à un autre type d'intervention permettant à l'administration de la cité de disposer de biens immobiliers pouvant servir à une intervention régulatrice sur le marché.

Faute d'un tel type d'intervention, on ne peut que constater que la mise en place de zones piétonnes, si elle a permis une amélioration qualitative du cadre et du mode de vie dans le centre, est en revanche dans une impasse face aux phénomènes spéculatifs que, pour partie, elle engendre.

Luigino GENNARO
architecte, Ville de Padoue

Padoue. Eléments de mobilier pour empêcher le stationnement. Photo Ville de Padoue.

DÉBAT

Un intervenant

Pouvez-vous établir un lien entre l'absence de trafic automobile dans le centre et l'évolution du foncier ?

Luigino Gennaro

Dans les quartiers situés hors du centre historique (qui n'ont donc pas subi ces changements de circulation) les prix ont eu tendance à diminuer de 30 % à 50 % ; dans le centre historique au contraire, les prix ont fortement augmenté.

Un intervenant

Y a-t-il une différence à cet égard entre les zones oranges, bleues, jaunes que vous avez décrites ?

Luigino Gennaro

Les hausses de prix sont pratiquement les mêmes. La

hausse dans les zones jaunes et oranges est encore plus forte que dans la bleue.

Un intervenant

La répartition dans ce quartier entre l'habitat et les bureaux a-t-elle été modifiée ?

Luigino Gennaro

Oui, mais devant ces modifications l'administration est intervenue de manière normative pour conserver la même proportion de résidences. Il est pour l'instant interdit de construire de nouveaux m² de bureaux dans le centre de Padoue. Mais si la proposition de logements reste désormais constante, on note un phénomène d'exclusion des vieux habitants du centre à cause de leurs moyens économiques ; un problème très préoccupant.

Le cas de Rouen



Rouen. Rue du Gros Horloge. Photo Atelier Urba

Hier, Rouen a été mentionné pour la première réalisation en France de voie piétonne, exemple de galerie commerciale à ciel ouvert.

Il y a eu depuis, à Rouen, d'autres exemples que nous verrons ensuite, bien différents de la rue du Gros-Horloge, souvent seule citée.

Cette rue, entre la Cathédrale et la Place du Vieux-Marché, est effectivement l'axe est-ouest principal du réseau piétonnier de la rive nord, et le premier dans l'ordre chronologique. En 1969, il y a déjà là une grande concentration de piétons malgré la circulation automobile. La rue est très attractive.

Le premier « essai » de voie piétonne s'est avéré d'emblée une réussite : les piétons se sont aussitôt réappropriés entièrement la rue. Ensuite, la transformation des 250

mètres de voie séparant la Cathédrale de la rue Jeanne-d'Arc s'est effectuée en 3 mois, de septembre à décembre 1970. Les effets ont été immédiats pour les commerces, avec l'augmentation du chiffre d'affaires des commerçants, qui avaient pourtant refusé.

Les travaux ont été poursuivis plus tard jusqu'à la place du Vieux-Marché. Il y avait déjà à l'époque peu d'habitat dans les étages. Le parcellaire des immeubles anciens variant souvent de 4,50 m à 6 m de largeur, avec l'agrandissement des vitrines de rez-de-chaussée commerciaux, la suppression des accès aux étages s'est encore accentuée.

Parmi les effets positifs, il faut signaler; sur le plan architectural, les restaurations du gros-œuvre des immeubles, en particulier dans les rez-de-chaussée souvent dénaturés auparavant... à cause de l'attractivité commerciale de la rue justement. Il a été possible, par exemple, de restituer le rez-de-chaussée en pierre de l'ancien Hôtel de Ville, grâce à plusieurs types d'aides dont celle de la Ville.

La voie piétonne n'a pas été le seul facteur d'évolution. Dans le contexte du secteur sauvegardé (créé en 1964, publié en 1972, approuvé en 1974), il faut citer également le plan de circulation, la création de parkings, les campagnes de ravalement, comme actions d'aménagement pour la mise en valeur du centre.

La rue du Gros-Horloge est l'exemple extrême de Rouen avec un contraste souvent trop grand entre l'animation de foule des heures de pointe et le vide de la nuit, on a même pu parler alors du problème de sentiment d'insécurité...

De l'autre côté de la Cathédrale, la rue Saint-Romain, réalisée juste après, est l'exemple inverse d'une rue restée secrète, avec ses antiquaires et quelques nouveaux commerces.

La rue Saint-Romain nous mène, plus à l'est, à un autre secteur intéressant du réseau piétonnier, autour de l'îlot opérationnel du secteur sauvegardé près de Saint Maclou : la place Barthélémy, la rue Damiette. C'est une zone qui n'avait pas de vocation commerciale, « il n'y avait rien » ; c'est le cadre du livre de Michel Quoist, dans les années 50, le quartier de ceux qu'on n'appelait pas encore « les défavorisés » : taudis, misère, dans ce secteur d'anciens hôtels particuliers.

En 1974, le quartier n'a plus que son ancienne réputation d'être mal famé et quelques bars bruyants, des petits restaurants à couscous, des brocanteurs et des immeubles en mauvais état. La mise en voie piétonne n'est qu'un ac-

compagnement de la mutation du quartier. Aujourd'hui, il y a toujours la boulangerie et la droguerie, les brocanteurs sont devenus antiquaires, les restaurants sont plus chics. Aux couscous plus chers s'ajoutent les crêperies. C'est resté un quartier d'habitation calme et je n'ai pas l'impression qu'il ait perdu son âme du fait de la piétonnisation. Des restaurations immobilières ont été réalisées, avant et après, et dans le cadre de l'îlot opérationnel du secteur sauvegardé ; la disparition de petits commerces de voisinage, comme les épiciers, n'est pas particulière à ce type de rue.

Au bout de ce circuit, on arrive à la rue Eau-de-Robec. Les travaux décidés à la demande des riverains ont été réalisés en 1983, à la fin de la première grande phase de piétonnisation. Son traitement particulier (eau, ponts) en fait plutôt une promenade, il y a quelques restaurants, antiquaires et commerces variés. Là aussi, la remise en état des immeubles, déjà amorcée, s'est poursuivie ensuite.

D'autres rues différentes seraient à mentionner, ainsi que celles de la rive sud. La variété provient de leurs caractéristiques propres : bâti, activités, usage, globalement inchangés. On peut dire que chaque rue a gardé sa spécificité.

Toutes ces rues forment un ensemble ramifié, une sorte de réseau piétonnier, avec une structure complexe permettant des interpénétrations de voies mixtes ou ordinaires. Ce réseau est très apprécié par les habitants pour les possibilités de cheminement. C'est aussi un lieu d'identification, les rouennais y sont attachés.

Actuellement, les orientations sont plus nuancées, les créations plus lentes. Les deux derniers secteurs d'OPAH, opérations programmées d'amélioration de l'habitat, mon domaine d'intervention, peuvent illustrer ces tendances :

- Dans le quartier Beauvoisine : les commerçants ont refusé la piétonnisation de la rue Beauvoisine, pourtant située au nord de l'axe nord/sud de la rue des Carmes et alors qu'ils avaient eux-mêmes tiré la sonnette d'alarme en disant : « le quartier dépérit ». L'OPAH (86-89) a permis de revitaliser l'habitat, le quartier.

Une campagne de ravalement a aidé à sa remise en valeur, le cadre de vie a été amélioré, mais il est vrai que ni la voie piétonne ni l'OPAH ne peuvent donner de réponse aux problèmes de mutation des commerces. Un noyau de commerces d'alimentation et de proximité vit bien ; plus au nord, après fermeture de ce type de commerce, il y a une rotation rapide.

- Dans l'OPAH Cauchoise : la création de la voie piétonne, demandée par les commerçants, a été réalisée en 90-91, à partir de la place du Vieux-Marché. C'est le même type de quartier que Beauvoisine, avec des commerces de proximité très vivants. La voie piétonne a été souhaitée ici comme un moyen de renforcer le dynamisme de la rue tout en gardant son identité.

La piétonnisation n'a pas été réalisée seulement dans les quartiers historiques ; la rue des Carmes est bordée d'immeubles de la Reconstruction. Le secteur de la rive sud, réalisé entre-temps, est du XIX^e siècle.

Des exemples de valeur d'ensembles immobiliers commerciaux montrent que la rue du Gros-Horloge et la rue des Carmes sont de loin les plus prisées et les plus chères. Les valeurs mobilières ne me semblent donc pas liées au seul fait que ce soit des quartiers historiques ou des voies piétonnes, mais au fait que ce soit des voies piétonnes bien situées.

Pour terminer, quelques exemples de chiffres extraits d'annonces immobilières :

« Rouen, rue du Gros-Horloge, ensemble immobilier en toute propriété sur 3 niveaux, 6 millions de francs, magasin 100 m² sur 2 niveaux, 2,8 MF »
« Rouen, les Carmes, ensemble immobilier en toute propriété sur 4 niveaux, 3,8 MF, boutique, 30 m², 1,6 MF ».

Hormis la valeur des baux commerciaux, la valeur foncière des rez-de-chaussée commerciaux, l'évolution foncière et immobilière ne semble pas imputable aux seules voies piétonnes.

Nelly CHAPLAIN
architecte, Ville de Rouen

DÉBAT

Un intervenant

Y a-t-il des projets dans d'autres secteurs de la ville ?

Nelly Chaplain

Dans la mesure où les premières réalisations de voies piétonnes avaient bien marché, il y avait une demande, un souhait des élus notamment dans le cadre de la création d'une deuxième centre, Saint-Sever, suivant le S.D.A.U.. Il y a donc eu en 1978 d'autres réalisations de voies piétonnes dans des quartiers du XIX^e ou du XX^e siècle.

Un intervenant

Vous avez parlé de centre commercial à ciel ouvert. Quel est le pourcentage d'enseignes nationales ou internationales dans ces commerces ? Car ce qui est frappant au niveau historique, c'est de voir qu'on retrouve aujourd'hui les mêmes enseignes partout.

Nelly Chaplain

Je ne saurais pas vous répondre dans l'immédiat, je sais que le pourcentage de franchises est important, mais vous trouvez également encore des commerces traditionnels ou locaux.

La rue du Gros-Horloge était déjà un lieu d'accueil privilégié pour les commerces nouveaux il y a 20 ans. Il y avait déjà des moyennes surfaces de vêtements, des boutiques de marque. Cette rue a connu toutes les transformations, toutes les strates du commerce national, avec la disparition progressive d'un certain nombre de commerces indépendants, l'arrivée des franchises, des concessionnaires... Ce qui serait intéressant, c'est de voir si Saint-Sever, centre commercial régional, a considérablement bougé par rapport à l'évolution des différentes rues de divers centres commerçants. Vous parliez de 6 millions de francs pour les transactions, il faudrait voir la progression propre de chaque type de commerce, et comment les grandes enseignes dont vous parliez se sont positionnées par rapport aux centres commerciaux. Or, l'on retrouve le même type de commerce à la fois dans le centre Saint-Sever, et rue du Gros-Horloge. Les mêmes boutiques se trouvent aux deux endroits. Certains préfèrent se promener rue du Gros-Horloge, d'autres préfèrent aller au centre Saint-Sever. La réussite de la « flânerie acheteuse » a ainsi permis quand même de revitaliser la zone sud de Rouen.

Un intervenant

Quand vous dites qu'il y a les mêmes types de commerce à Saint-Sever, cela veut-il dire qu'il n'y a pas de touristes ?

Nelly Chaplain

Non, dans le choix du périmètre du secteur sauvegardé et de la localisation de la première voie piétonne, il est évident que le facteur tourisme était déjà très présent, et il reste concentré rive droite.

Michel Jantzen

C'est quand même étrange. Allant très souvent à Rouen, je me suis demandé pourquoi la ville paraît aussi stable.

J'en ai cherché les raisons : une raison physique (mais qui n'explique pas tout) est la linéarité du secteur, il y a encore des voies où l'on peut amener sa voiture, c'est une sorte de cadavre pour piétons au milieu d'un quartier qui est resté normal. Mais peut-être, si on observe la mutation des commerces (pas seulement à Rouen), s'agit-il plus d'un problème de comportement qu'un problème de mutation réelle. Les gens n'ont pas tout à fait le même comportement dans une voie piétonne que dans une rue traditionnelle. On trouve encore en France des commerces de proximité (quincaillerie, bazar, etc).

Nelly Chaplain

C'est vrai que Rouen est quand même un exemple d'équilibre. C'est pourquoi on souhaite en général que les opérations provoquent une dynamique, mais si celle-ci est trop forte, les effets pervers risquent d'annuler les résultats positifs. Au Gros-Horloge, on a à certaines périodes de la journée des excès d'encombrement, même au niveau du mobilier urbain, mais le flux n'est pas tel que ce soit invivable.

Un intervenant

Y a-t-il une spéculation immobilière, et celle-ci induit-elle la disparition des logements, ou la diminution de leurs surfaces ?

Nelly Chaplain

Ce phénomène me semble davantage lié au secteur sauvegardé qu'au secteur piétonnier. Une étude faite dans le cadre des secteurs sauvegardés par l'AUSA en 1981, a montré qu'il y avait toujours dans les secteurs étudiés un mélange de logements très chers et de très petits à très bon marché. Je dirai aussi que le processus sur le plan habitat et logement est beaucoup moins rapide qu'au niveau des commerces. Rue du Gros-Horloge il y a eu flambee, les valeurs commerciales ont grimpé immédiatement. En matière d'habitat, le processus est beaucoup plus lent. Des immeubles restent encore à restaurer que l'on s'étonne de voir en si mauvais état, malgré 20 ans de politique de restauration acharnée. Il y a bien sûr des excès spéculatifs : un premier acheteur se porte acquéreur d'un ensemble ancien au prix x, il le divise en lots et il vend chacun d'eux au prix d'acquisition de l'ensemble. La Ville de Rouen n'a pas voulu préempter ou intervenir pour contrecarrer ce genre de projet, parce qu'il est évident que les AFUL semblent être un des moyens pour réussir à restaurer des immeubles d'une façon compatible avec les exigences du PSMV : imaginez l'écrêtement total d'un étage et la restitution d'une toiture avec combles à la Mansart, donc la suppression de fait de deux étages qui avaient été ajoutés sur un hôtel particulier du XVIII^e siècle. Je vois mal comment on aurait pu aboutir à la réalisation d'un tel projet en dehors d'intervention d'investisseurs de ce type. Pour résumer je crois qu'à Rouen c'est plutôt la situation en secteur sauvegardé qui est le facteur prioritaire pour expliquer les mutations en matière de logement et d'habitat, alors qu'en matière commerciale c'est plutôt la voie piétonne qui est l'explication prioritaire.

Pierre Causse

Je voudrais apporter à cet égard le témoignage de Rodez qui a été une des premières villes en matière de piétonnisation. Déjà en 1968, il y avait quatre rues du centre qui étaient réservées à la circulation piétonne. Les premières opérations d'aménagement remontent à l'année 1970. Depuis on a continué régulièrement à traiter lot par lot l'ensemble du centre ville. Il y a des rues qui pour des raisons mystérieuses ont toujours été très commerçantes, depuis le Moyen Age. Il y a des rues piétonnières qui le sont restées, avec des mutations internes, mais cela marche toujours très bien. Dans ces rues, les fonds de commerce atteignent des valeurs phénoménales sans doute. Il y a dans le même temps évolution dans la valeur des immeubles. Il y a des voies qui sont à dominante commerciale, d'autres à dominante résidentielle qu'on n'a pas réussi à faire devenir commerciales ; il y a dans ces dernières des artisans qui se sont installés, des galeries d'art, des antiquaires, des restaurants ; elles ont plus une coloration-« loisir-promenade historique » et constituent un circuit très agréable pour se promener, mais on ne sait pas pourquoi on n'a pas pu arriver à ce qu'elles soient réellement commerciales.

Gérard Béraud

Avant de donner la parole au représentant du 2^e arrondissement de Paris, je voudrais vous faire part de mes investigations sur Poitiers.

Le secteur piétonnier de cette ville, d'une longueur de 3 km, a été réalisé en trois époques : 1976, 1982, la troisième partie étant en cours de réalisation. A l'intérieur du secteur, il existe des îlots différents, avec des vocations commerciales plus ou moins marquées. J'ai fait faire une enquête dans l'une des principales rues (la rue Gambetta), considérée comme l'une des rues les plus commerçantes de Poitiers. Celle-ci fait 800 mètres et comprend 72 immeubles.

On remarque tout d'abord qu'il n'y a qu'une quinzaine d'entrées indépendantes pour les étages, au nombre en général de 3 ou 4. Première constatation : la majeure partie de ces niveaux est affectée à usage de réserves, annexes ; dans le cas contraire, ce sont des logements vacants. Ceci est corroboré par le fait qu'en analysant les évaluations cadastrales, on s'aperçoit que 50 % seulement de ces locaux paient la taxe d'habitation. La question qui mérite d'être posée à ce sujet est de savoir si le commerçant a intérêt fiscalement à déclarer ces locaux comme annexes ou comme logement (je ne suis pas assez qualifié pour y répondre, mais d'après les précisions qui m'ont été données, il semblerait que oui).

Deuxième question qui mérite analyse : l'ensemble du secteur piétonnier comprend approximativement 300 immeubles. Or, depuis 1985, le nombre de D.I.A. déposées pour la vente des murs s'élève à une dizaine environ, alors que la demande d'achat auprès des agents immobiliers est relativement forte, cette demande émanant tant des locataires que d'investisseurs familiaux (vieilles familles poitevines). Quelle est la raison de cette absence de marché, cela mériterait d'être précisé. Par contre, pour la même période (1985-1990), nous avons eu 45 cessions de pas-de-porte. La valeur de ces pas-de-porte est fonction de la situation de l'immeuble dans le secteur piétonnier : ainsi dans la partie la plus ancienne et commerciale, 50 % de ces cessions sont supérieures à 500 000 F, c'est-à-dire bien supérieures à tout le reste du marché

poitevin. On remarque à ce sujet que les acquéreurs recherchent avant tout des pas-de-porte (et non des fonds de commerce) pour la simple raison que l'emplacement prime sur l'activité.

Pour terminer, deux constatations :

– la flambée des prix dans une partie du secteur piétonnier, avec des augmentations pouvant aller jusqu'à 400 % : elles sont le fait d'acquéreurs désireux d'installer des commerces de vêtements, commerces de luxe...

– l'évolution inquiétante enfin de certains îlots qui accueillent désormais de plus en plus de commerces de « pacotilles », type discount et autres.

Autre point qui m'a paru important : la comparaison entre la cession du pas-de-porte et le montant du loyer :

– en haut de gamme, nous avons constaté que 30 cessions de pas-de-porte se sont faites pour un prix supérieur à 1 million de francs, alors que le rapport cession de pas-de-porte/montant du loyer s'élève à 4 %.

– à l'inverse en bas de gamme, la moitié des pas-de-porte cédés aux environs de 150 000 F ont un rapport de 20 %. Sur ces quelques exemples, le rapport est inversement proportionnel.

Un intervenant

Je crois que vous avez mis le doigt sur l'un des points cruciaux des rues piétonnes. Parce qu'en définitive la valeur du fonds n'est jamais que la différence entre le loyer que les gens paient et le loyer qu'ils devraient payer. C'est un avantage acquis. Tout le problème des baux commerciaux est de savoir si la valeur va être transférée au propriétaire des murs avec tous les problèmes d'entretien, d'aménagement des immeubles que cela pose. Or, la valeur reste au commerçant : elle ne va pas au propriétaire des murs. C'est un problème-clé qui se retrouve ailleurs que dans les rues piétonnes, il y a confiscation du juste loyer.

Gérard Béraud

Nous sommes tout à fait d'accord. Pour prolonger la discussion sur cette confiscation, mais aussi sur cette évolution inquiétante du commerce, il est évident que depuis quelques années, les commerces alimentaires ont cédé le pas à d'autres commerces de moyen « standing » (colifichets, etc.). J'ai pu le constater tant à Poitiers qu'à La Rochelle, où il y a une scission de plus en plus forte entre les commerces familiaux, les franchises et la venue de ce nouveau type de commerce, dont la rotation est extrêmement rapide (6 mois, un an, voire deux ans). On ne sait pas d'où viennent ces sociétés, comment elles investissent, autant d'inconnues. Ces commerces risquent de dévaloriser l'image de ces secteurs piétonniers, localisés dans des secteurs historiques. Les collectivités et les villes sont très démunies. Les documents d'urbanisme d'une part, le droit de préemption d'autre part, ne sont pas adaptés pour lutter contre cette dérive commerciale.

Michel Jantzen

Ce qui me paraît inquiétant, c'est qu'en plus de la rotation accélérée des commerces, il y a également déstabilisation complète de la population. A Paris, par exemple, toutes les opérations immobilières se traduisent par la production de studios qui ne fixent pas la population. On constate que dans ces quartiers, où le loyer au m² atteint des sommets, il n'y a plus de familles. Dans tous les quartiers anciens, dès qu'un logement se libère, il est trans-

formé en bureaux ou en studios. On voit donc parallèlement à ces commerces qui ne se fixent plus, des populations qui ne se fixent pas davantage. Le paradoxe est là : le quartier ancien préserve son décor bâti, mais perd sa mémoire humaine.

Gérard Béraud

A Poitiers, nous avons 3 000 à 4 000 demandes de logements en instance, avec une pression étudiante de plus en plus forte, et dans le même temps, les étages des immeubles situés dans les zones piétonnes sont vides. C'est aussi une population de passage, mais n'y aurait-il pas

des actions à mener pour convaincre les propriétaires d'accueillir ces étudiants ?

Benoîte Taffin

Le deuxième arrondissement de Paris fait en partie exception à cette tendance : au recensement de 1982, on détenait le record de la petitesse de chaque appartement, or actuellement chaque rénovation donne lieu à un agrandissement. Les instructions sont de favoriser la construction de grands logements (4/5 pièces), dans les opérations d'urbanisme, une norme de 50 % de grands logements minimum est préconisée.

Le quartier Montorgueil à Paris : une expérience en cours

La réalisation est très différente de celles qui vous ont été exposées précédemment dans la mesure où la piétonnisation n'en est qu'aux prémices. Les travaux sont réalisés dans la première voie depuis un an seulement et cette rue ne mesure que 100 m. Le quartier Montorgueil est situé au-dessus des Halles et juste au-dessous du Sentier. C'est un quartier construit à l'usage d'habitation, assez ancien, où l'on trouve beaucoup de bâtiments des XVII^e et XVIII^e siècles. Au début du siècle, il était constitué d'habitations à 90 % ; au recensement de 1982 il n'en comptait plus que 49 %. La majorité des logements sont inconfortables et de faible superficie. Les rues sont très étroites et particulièrement embouteillées, car les logements ont été réquisitionnés par les activités, du textile notamment. Le quartier, bien que peu étendu, a un fonctionnement très différent d'une rue à l'autre. Dans la partie ouest, la rue Montorgueil est un axe nord-sud très commerçant composé essentiellement de commerces de proximité à rez-de-chaussée (épicerie, quincaillerie, boulangerie...), à l'est du quartier, la rue Saint-Denis est connue également pour son commerce très « traditionnel », les rues Marie-Stuart et Tiquetonne comportent majoritairement des logements, la rue Greneta beaucoup d'activités dans sa partie est et des affectations assez mêlées dans sa partie ouest (bureaux, logements...).

Cette étude, initiée par les élus du 2^e arrondissement car le quartier étouffait, asphyxié par les livraisons des activités textiles, concernait donc le fonctionnement de la rue, les occupations, les prix et l'évolution possible. Le projet a consisté à examiner parallèlement ce qui pourrait être réalisé au niveau de la voirie et ce qui devait être fait au niveau des règlements d'urbanisme.

L'annonce du projet a été faite au début 1989, et une petite enquête a été réalisée sur les ventes qui ont eu lieu entre juin 1989 (6 mois environ après l'annonce de la piétonnisation) et juin 1990, alors qu'aucune mesure n'avait encore été prise. Pendant cette période, 7 immeubles ont été achetés en totalité puis revendus dans un intervalle maximum de 7 mois chacun.

Les prix, eux, ont considérablement évolué puisque nous avons enregistré une hausse mensuelle moyenne de 13,4%, l'indice le plus faible était de 5,1% et le plus fort de 29% par mois. Ces chiffres sont à rapprocher de la hausse annuelle moyenne à Paris, de 20% soit 1,66% par mois. Toutefois la hausse des prix de l'immobilier était prévisible compte tenu des prix extrêmement bas pratiqués dans le quartier par rapport au reste de la capitale. En

effet, nous sommes parti d'un prix qui était aux alentours de 12 000 F/m², alors que dans le Sentier il était à peu près de 25 000, aux abords de la Bourse de 40/50 000 F dans le VIII^e/XVI^e de 50/80 000 F. Nous partions donc d'un prix très faible, mais nous avons aussi un bâti très dégradé. Les plus-values organisées en quelques mois par les marchands de biens sont inquiétantes dans la mesure où les immeubles qui nécessitent d'importants travaux de confortation n'ont subi aucune amélioration dans le laps de temps écoulé entre l'achat et la vente. Sur les 7 immeubles ayant fait l'objet de transactions de ce genre, en un an, trois au moins devront faire l'objet de travaux de reprise très importants. De plus l'ensemble de toutes les ventes d'immeubles sur le quartier piéton du 2^e fait ressortir un prix moyen de 11 509 F/m² entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1990. Ce prix moyen a été porté à 20 465 F/m² au cours des deux premiers mois du second trimestre. Une telle inflation risque d'être préjudiciable à court terme pour la réussite des projets en cours ; à plus long terme pour la qualité du bâti, parce qu'effectivement si les prix montent trop alors que des travaux énormes sont indispensables (parfois à 10 000 F/m² de travaux de reprise) les acquéreurs n'auront plus les moyens financiers de faire les travaux. Les prix cités sont extraits des enregistrements des ventes à la direction de la construction. Nous avons comme base de donnée les DIA, mais elles ne concernent que les immeubles en totalité. Nous n'avons pas de DPUR sur le secteur, et n'avons pas l'intention d'en mettre, car un périmètre de DPUR risque de bloquer des transactions, alors qu'on est plutôt favorable au marché libre : inciter sans obliger. Le POS élaboré sur ce secteur est assez contraignant. Par exemple vous parliez des entrées d'immeuble, nous y avons inscrit qu'elles ne pouvaient être ni réduites ni supprimées, que les immeubles doivent être rendus aux habitations en étages, et plusieurs mesures en faveur de la restauration du patrimoine sur le plan physique. Le plan indique un certain nombre de bâtiments qui devront être conservés pour leur qualité architecturale ou leur intérêt historique, sans que ce soit une prescription de l'architecte des Bâtiments de France. Mais par cette disposition nous voulions inciter les propriétaires, leur montrer qu'ils sont dans un quartier intéressant et qu'ils doivent participer à sa mise en valeur.

L'étude sur les mutations date de juillet 1990. Depuis, on a pu constater qu'elles se sont terriblement ralenties. Beaucoup de permis ont été déposés, des déclarations de travaux, et tous vont dans le sens du nouveau POS. Les gens nous consultent beaucoup, ils sont très sensibles aux

incitations que l'on a mises, il y a eu énormément de ravalements. C'est de la part du privé comme un désir de participer. En ce qui concerne les ventes d'appartements que l'on ne peut pas contrôler et dont on ne peut connaître les prix fermes, mais que l'on peut apprécier en suivant régulièrement les ventes par les journaux, on sait que l'on tourne actuellement dans les 32 000 F/m². La plupart des

appartements qui se vendent à ce prix-là sont effectivement confortables, ce qui n'était pas le cas précédemment.

Anne CALVES
architecte voyer, Ville de Paris

DÉBAT

Un intervenant

Pourquoi ce quartier piétonnier ne s'accompagne-t-il pas d'une protection patrimoniale type ZPPAU ou PSMV ?

Anne Calves

Il y a eu une modification importante du POS afin de prendre en compte le patrimoine. Une ZPPAU avait été envisagée sur les Champs-Élysées, mais elle n'a pas abouti. Ceci dit, le rapprochement est intéressant parce qu'on a constaté sur les Champs-Élysées qu'à l'annonce du projet de remise en valeur, beaucoup de baux commerciaux ont été résiliés pour être doublés lors du renouvellement. C'est l'annonce de projet qui fait démarrer le processus.

Sur le nombre de mutations d'immeubles, non seulement il n'y a pas eu de travaux, mais ces immeubles étaient occupés et l'on a vendu ainsi. Cette spéculation est complètement artificielle et risque d'être suivie de déboires.

Il y a eu un effet d'annonce, un certain nombre de gens ont cru faire une bonne affaire, et se sont complètement fourvoyés en achetant des choses très difficiles à rénover. Pour conforter ce que vous dites, le nombre des mutations sur Paris intra-muros, d'un semestre à l'autre, a chuté de 80 %.

François Van Alder

Paris est rentré dans le tourbillon international, avec des convictions de principale capitale mondiale, pour attirer l'attention, pour être une ville de spéculation. Je crois que nous sommes arrivés à la spirale inverse où les valeurs risquent de chuter partout. Ce qui caractérise la difficulté aujourd'hui de définir les valeurs immobilières, c'est que l'immobilier a été monétarisé à outrance et est devenu, au fond, du papier qui d'un jour à l'autre peut voir sa valeur nominale disparaître. On parle aujourd'hui d'introduction en bourse de certains immeubles, cela rend l'immobilier beaucoup plus fragile qu'il ne l'était avant. C'est un risque considérable. On s'est beaucoup posé aujourd'hui le problème de l'augmentation, mais ce qui est devant nous, c'est le problème de la perte de valeur, avec des conséquences pour l'emploi et l'ensemble de la vie économique qui risquent d'être catastrophiques.

Jean-Pierre Thibault

Ce qui me frappe dans la tonalité générale de cet atelier, c'est une analyse assez pessimiste de ces évolutions en même temps qu'une absence visible d'outils pour les réguler. Je n'ai entendu parler d'aucune méthode d'évaluation ou même de constatation de ces évolutions en hausse, ou à présent en baisse. Quelques éléments à Poitiers, à Paris, peut-être dans d'autres villes, mais ce

sont plutôt des impressions qu'on a livrées, sans chiffres. Deuxièmement, il y a quand même un aspect plus optimiste fourni par un certain nombre de quartiers qui se sont revitalisés de manière évidente ; il y a eu objectivement une amélioration très forte de leur qualité de vie et de bâti, c'est notamment le cas dans tout le secteur à l'est du Gros-Horloge à Rouen. Cela a été également constaté à Rodez dans des villes qui ont une vingtaine d'années d'expérience à cet égard. Mais il est quand même frappant de voir qu'à l'étranger, comme en France on est sans moyens face à quelque chose qui commence à revêtir comme on vient de le dire un aspect monétaire, au sens de la fluidité, de la mobilité croissante du produit. Or, pour continuer à parler en termes monétaires, on n'a pas une banque de l'immobilier qui interviendrait pour faire chuter les prix ou pour les relancer quand c'est nécessaire. Les moyens théoriques existent : ce serait la constitution de réserves foncières importantes, mais pas les moyens financiers. Il n'y a donc pas de possibilité d'intervention publique pour une régulation de ce genre. Nous nous trouvons par conséquent dans des variations erratiques qui risquent d'être extrêmement préjudiciables à la consistance même des quartiers.

Un intervenant

On n'a pas assez démontré le rapport direct entre les voies piétonnes et les effets dont vous parlez, on a plutôt démontré le rapport entre ces phénomènes et les centres anciens, ou entre ces phénomènes et les projets (par exemple les Champs-Élysées) ; je n'ai pas eu le sentiment ce matin que les mutations immobilières soient spécifiques aux voies piétonnes. Cela intéresse plus exactement des quartiers dans lesquels il y a des voies piétonnes.

Jean-Pierre Thibault

C'est tout à fait exact, de même qu'il peut y avoir une grande diversité des tendances entre l'aspect commercial et l'aspect logement des mutations constatées.

Un intervenant

L'absence de zone piétonne à Paris, fait que le phénomène parisien des fluctuations de prix ne peut pas être relié aux voies piétonnes ; par contre, on peut s'interroger sur la qualité du patrimoine immobilier qu'on a construit ces dernières années, qualité qui entraîne un report de la valeur de ce qui est perçu comme qualité sur les centres historiques ; je crois que la plupart des villes du monde paient la mauvaise qualité de ce qui a été construit ces dernières années. Peut-on imaginer des zones piétonnes en dehors des centres historiques ? Il y en a très peu, et elles fonctionnent mal.

COMMISSION 6

L'habitat : quels quartiers pour quels habitants dans les zones piétonnières

Présidente: Colette Bonfils,
maire adjoint de Chambéry,
chargée du logement et de l'habitat,
présidente de l'office HLM de la Ville

Rapporteur : Nancy Bouché,
secrétaire générale de la section française de l'ICOMOS,
sous-directeur,
chargée de mission au ministère de l'Équipement

Colette Bonfils

Lorsque l'on parle de zones piétonnières on évoque très souvent les problèmes de commerce, de stationnement, de cadre de vie, de valorisation du patrimoine, d'attrait touristique et moins souvent des habitants et des problèmes de l'habitat dans ces secteurs.

Pourtant, les politiques d'aménagement de ces zones qui se sont développées comprennent aussi une politique de réhabilitation des logements, d'amélioration de l'habitat. Quels en sont les effets ? Cette réhabilitation ne va-t-elle pas entraîner une évolution sociologique ? Ceci a-t-il été analysé quelque part ? Ceci a-t-il été maîtrisé (et faut-il le maîtriser) ? Ce sont des questions qui ont leur importance par rapport à l'activité sociale, économique, scolaire... Quel bilan de ces politiques peut-on faire aujourd'hui par rapport aux habitants ? Un autre problème à poser est celui du déséquilibre sociologique dans les zones piétonnières par rapport à la ville en général, et ceci pose plusieurs problèmes: faut-il maintenir la population en place (notamment la population à revenus modestes), des jeunes ménages, des étudiants, remettre sur le marché un certain nombre de logements vacants ?

Selon Nancy Bouché, que nous allons entendre, le maintien de l'habitat est une condition première dans la ville. Mais j'irai plus loin, la nécessité d'un habitat équilibré n'est-elle pas aussi la condition première de la vie dans la ville ?

Nous verrons comment certaines villes ont réglé ces problèmes : politiques de laisser-faire, politiques interventionnistes, quelles voies et procédures ont été suivies ?

Nancy Bouché

Dès l'origine, l'aménagement piétonnier de rues et de places dans les centres historiques a été souhaité comme une amélioration de la qualité de la vie des habitants, grâce au moindre bruit, à la baisse de la pollution, à la reconquête par le piéton de la rue, lieu de convivialité et de

relations de voisinage. Les expériences faites ont-elles répondu à ces attentes ? Comment ont réagi les habitants à cette politique, ont-ils été consultés ? Surtout les résidents sont-ils restés, sont-ils partis et pourquoi ? L'aménagement piétonnier a le plus souvent accompagné une politique d'amélioration de l'habitat de façon à offrir des logements confortables à ceux qui y vivaient, attirer de nouveaux habitants, diversifier la population résidente, lutter contre la vacance. Peut-on faire un bilan de cette politique : le maintien des habitants est-il réel, le retour est-il effectif, a-t-on réussi à faire revenir des familles, peut-on analyser, au regard des échecs et des réussites, les conditions du maintien de l'habitat dans ces zones ? La "réussite" des rues piétonnières en terme d'animation, de découverte du patrimoine urbain, donc d'attrait touristique, en termes de dynamique commerciale, a-t-elle des effets pervers sur l'habitat ? Dans tous les centres de villes, quartiers et villages historiques, on constate un abandon des logements situés au-dessus des commerces, une vacance des rez-de-chaussée : comment peut-on rendre à l'habitat ces locaux, à quelles conditions ? Les contraintes de circulation et de stationnement dans les zones piétonnières, compte tenu de nos modes de vie, sont-elles acceptables pour des résidents permanents et dans quelles conditions ? L'organisation des services de voisinage permet-elle le retour ou le maintien des habitants ?

Toutes ces questions montrent que l'ambition de la piétonnisation comme élément de la qualité de la vie des résidents mérite un examen critique : des témoignages de villes, de professionnels de l'urbanisme et de l'habitat, d'associations d'habitants et d'associations de sauvegarde pourraient permettre de mieux cerner le problème, d'échanger des expériences et des savoir-faire, car le maintien de l'habitat est une condition première de la vie des quartiers, villes et villages historiques.

Le cas de Metz

Depuis 1973 la ville de Metz développe un réseau de voies piétonnières. Je parle de réseau, pas seulement de plateau ni de zones piétonnières, mais bien d'un réseau.

Aujourd'hui la longueur totale des voies piétonnières aménagées à Metz est de 3 465 m. On retrouve dans cet aménagement à la fois des rues piétonnières et des rues mixtes « piétons/bus », des aménagements courants, puisqu'on les a retrouvés à Auxerre, de voies « semi-piétonnières » et des aménagements classiques de places « piétonnières ». Ce réseau s'est d'abord développé sur l'hyper-centre commerçant et le secteur sauvegardé de Metz (le cœur historique de la ville, adjacent à l'hyper-centre commerçant); il tend à se développer aujourd'hui sur des quartiers plus périphériques, sur des faubourgs, mais il participe encore à la définition du centre historique de la ville (qui représente environ 300 ha). Le réseau de voies piétonnières relie des parties de « délestage périphérique » au plateau piétonnier de l'hyper-centre, et dans son extension actuelle, tend à connecter l'hyper-centre, et ses aménagements piétonniers, avec les promenades sur les berges de la Moselle et de la Seille, dans leur traversée du centre ville.

Les motivations de la création des voies piétonnières ont été de valoriser l'accès, au sens large, au centre ville, de dynamiser et renforcer son activité puis d'améliorer le cadre de vie des Messins, habitants de la ville, des habitants concernés par les aménagements, des chalands, des visiteurs. Les principes de base ont été définis dans un plan de référence (élaboré dans le courant des années 1974-1975, à la suite d'une première expérience en 1973 de « rue test »). Ce plan de référence était lié à un plan de circulation visant à protéger le centre, à desservir par des boucles, prenant naissance sur le boulevard périphérique, les parkings périphériques et, à développer et favoriser les transports en commun pour accéder au centre. Les aménagements ont été réalisés en deux périodes : 1975/81 où la mise en place du système a été effectuée. La mise en place consista en l'aménagement des principales artères piétonnières, des parkings, la mise en œuvre du plan de circulation, l'élaboration du plan d'occupation des sols et la mise en valeur du secteur sauvegardé, ainsi que le « plan vert » de l'agglomération messine. Depuis 1981 une deuxième phase a commencé : aménagements qualitatifs des places du centre (en particulier du secteur sauvegardé) où, après avoir étudié des projets de quartiers, on développe des opérations nouvelles dans le cadre d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat, de résorption de l'habitat insalubre, de campagnes de ravale-

ment et de montages d'opérations dans certains îlots, où l'on trouve à la fois des commerces, des logements, des bureaux...

Pour en venir au thème qui nous occupe, il m'a paru utile de distinguer les secteurs géographiques urbains. Quel était le flux dans l'hyper-centre commerçant avant de commencer les aménagements ? Metz se qualifie volontiers de ville très commerçante. L'artère principale du commerce (la rue de l'Abreuvoir) a été aménagée par un parc de près de 2 000 places de stationnement, et le centre commercial St Jacques comporte 1100 places de stationnement. Ces aménagements furent parmi les premières opérations réalisées. Dans le même temps, une autre rue a été aménagée de façon classique, en faveur du commerce, (contre l'avis des commerçants, qui aujourd'hui « en redemandent »). La situation préexistante ici était un commerce dynamique qui occupait pratiquement la totalité des immeubles. Ce problème évoqué souvent ici à Metz était une situation préexistante avant l'aménagement des voies piétonnes. Il y a aussi le problème de la difficulté d'accès aux étages pour le logement compte tenu de l'occupation des rez-de-chaussée par les commerces. Cette situation a été prise en compte par le plan d'occupation des sols de la ville, rendu public en 1979, approuvé en 1981, comme suite à l'étude faite par M. Joly dans le cadre de l'établissement du plan de sauvegarde et de mise en valeur de Metz, et une règle a été mise en place dans les quartiers centraux de Metz qui consiste à limiter l'occupation commerciale et l'occupation en activité aux seuls sous-sol, rez-de-chaussée et premiers étages des immeubles, en leur interdisant les étages supérieurs, réservés à l'habitation. Cette solution intéressante nous a été très utile mais ne règle pas tous les problèmes, notamment parce que cette règle ne peut être appliquée qu'aux opérations ressortissant d'une demande de permis de construire. On ne maîtrise pas, au travers du plan d'occupation des sols, les changements d'usage lorsqu'ils ne sont pas accompagnés de travaux. Or nombreux sont les changements d'usage qui font l'objet de déclarations mais sur lesquels il ne nous est pas possible d'intervenir. Donc cette règle va essentiellement jouer dans le cadre d'opérations lourdes de restructuration d'immeubles, de réhabilitation, voire de rénovation. On a donc du mal à gérer les changements d'usage pour protéger l'habitat. Avant même la création des voies piétonnières, et c'est pourquoi nous sommes intervenus au niveau réglementaire de cette façon, les étages étaient soit occupés par des réserves commerciales, soit rendus vacants du fait de l'occupation

commerciale des rez de chaussée et de l'absence ou de la disparition d'accès aux étages. Nous avons donc traité ce problème des accès en obligeant les pétitionnaires à recréer les accès aux étages. Dans le secteur sauvegardé nous n'avons pas trop de difficulté à mettre ce principe en application grâce aux interventions de l'architecte des bâtiments de France (y compris sur les intérieurs des immeubles) et nous pouvons agir, et pas seulement dans le cadre d'un permis de construire; mais ce n'est pas le cas en dehors du secteur sauvegardé. Un exemple peut être cité, intéressant l'application de ces règles, et qui témoigne aussi des conséquences de la vacance en hyper-centre à la fois domageables et donnant une chance à la ville. Entre deux axes principaux, à mi-chemin, se situaient les locaux industriels du journal local, ainsi qu'un grossiste en tissu qui occupait un immeuble en entrepôt sur deux ou trois niveaux. Un incendie éclata et, faute de présence humaine, se propagea rapidement et détruisit tout un pâté de maison. Ces destructions et le souhait du journal local de se déplacer nous a permis de raser cet îlot qui, par ailleurs, n'avait pas d'intérêt, et de créer une nouvelle rue, constituée d'un fonds de rez-de-chaussée commerciaux le long d'une voie piétonnière, et de bureaux et, dans les étages, de logements. Nous avons donc nos deux artères principales en voie piétonnière. Au cœur de ce secteur piétonnier la question du stationnement s'est posée et, afin de favoriser l'attractivité de cette opération, il nous a paru nécessaire d'offrir du stationnement pour les besoins des futurs habitants. Pour les besoins liés à la fois aux activités et aux commerces, on a reporté l'offre sur la périphérie des zones piétonnières et on a demandé aux promoteurs de justifier de la location de places de parking à l'extérieur du plateau piétonnier.

Sur cet hyper-centre peut-on évaluer l'impact de l'aménagement piétonnier sur l'habitat et ses habitants ? Je suis tenté de dire qu'il est un peu tôt pour tirer des conclusions en particulier parce que nous ne disposons pas encore des résultats du recensement de 1990 par quartiers et par îlots, ce qui nous permettrait d'avoir une appréciation plus fine des choses, mais aussi parce que le phénomène est en cours. Le fait que la ville ait investi lourdement sur les infrastructures (dont l'aménagement piétonnier) a induit un réinvestissement du centre ville par les promoteurs (effet d'entraînement réel), mais ce réinvestissement s'est fait dans le diffus, c'est-à-dire par les propriétaires privés qui ne sont pas des promoteurs et qui se sont mis à réinvestir sur les logements, mais essentiellement sur le parc vacant, plus facile puisqu'il a des accès aux étages, mais aussi parce qu'il est occupé surtout par des personnes âgées. Les mutations que l'on perçoit dans l'hyper-centre concernent les logements qui ont tendance à devenir plus petits, beaucoup plus chers, les occupants constitués surtout de petits ménages (jeunes, étudiants, personnes isolées) plutôt que de familles, ce qui nous fait craindre une dérive, du fait que ces « petits ménages » soient en transit par le centre ville, et qu'ils ne restent pas. Parallèlement

nous avons de nouvelles demandes de satisfaction des besoins exprimées par les personnes âgées.

Un autre exemple intéresse un quartier dans un faubourg artisanal, outre-Seille, qui s'est développé depuis le Moyen-Age et qui, depuis le début du siècle, a été laissé en état d'abandon et est devenu un parc social privé (inconfort, insalubrité, occupation importante par une population immigrée, un taux de vacance assez considérable 30-35 %). Dans ce quartier qui avait une tradition d'activité, se trouvent des rues très commerçantes avec des commerces qui ont suivi les tendances du quartier. Beaucoup d'immigrés, de plusieurs générations, sont devenus propriétaires des immeubles – italiens, maghrébins, turcs et yougoslaves (plus récents) – des fonds de commerce, ce qui concourt à donner à ce quartier une grande diversité sociale, dans la nature des commerces, et dans son atmosphère: brocanteurs ou peintres côtoient des commerces de bouche, qui sont encore très vivants, dans un quartier qui ne présente pas de réels problèmes de cohabitation entre des populations très diverses, quartier où la ville a souhaité intervenir pour remettre en état le patrimoine. Là, la rue piétonnière a été un accompagnement d'une démarche de développement social urbain, à la fois pour mettre en valeur les activités de ce quartier, mais aussi la qualité urbaine et de vie dans le quartier. Les aménagements (en cours) s'étendent à la fois dans le prolongement du plateau piétonnier de l'hyper-centre, sur l'aménagement de rue élargie que l'on appelle place, qui se trouve dans la continuité du plateau de l'hyper-centre et qui, avec les aménagements environnants, permet de rejoindre les promenades de la Seille, et se poursuivent ensuite le long du bras de la Moselle. On assure ainsi une continuité du plateau et dans les opérations d'urbanisme que l'on mène sur le quartier, qu'il s'agisse des opérations de rénovation ou des restructurations d'îlot, on désencombre et on encadre les immeubles industriels construits au XIX^e siècle, pour mettre en valeur le patrimoine de ces quartiers. Dans ces opérations on remet en valeur des petites fenêtres, les façades, et tout ce qui enrichit les relations entre les différents éléments.

L'opération a été menée sous la forme de deux opérations programmées d'amélioration de l'habitat successives, avec le souci de maintenir l'équilibre social du quartier, les populations en place dans les logements, et de favoriser le conventionnement des logements pour développer l'offre en habitat de caractère social.

Nous avons lancé une révision du plan d'occupation des sols de la ville de Metz, une étude de plan de déplacement urbain, et nous avons un grand projet de plan d'urbanisme commercial en centre ville qui va nous amener à concevoir un développement piétonnier.

Gilles INVERNIZZI
chargé de mission à la direction générale
de l'urbanisme et du développement, Ville de Metz

DÉBAT

Yves Belmont

Y a-t-il des enfants dans ces quartiers, des écoles, quelles sont les évolutions de la population ?

Gilles Invernizzi

Il y a des enfants et des écoles et la population est actuellement stable sur le centre ville, même s'il y a une augmentation du nombre des ménages (ce qui complique les problèmes de stationnement).

Jean Servières

Vous avez parlé d'animation nocturne sur une place. Quelle est la réaction des habitants concernés ? A Pézenas, qui est une ville touristique pendant la période d'été, nous essayons d'animer notre centre historique et nous nous heurtons en permanence à cette espèce de contradiction où, d'un côté, des habitants se plaignent du manque d'animation dans leur quartier et de l'autre que cette vie perturbe la leur.

Gilles Invernizzi

Je vais commencer par une anecdote. Metz, qui se dit commerçante, se dit également ville verte, et fait de gros efforts pour planter des avenues, aménager des espaces verts publics. Quelle n'a pas été la surprise du cabinet du maire lorsqu'il a reçu, un jour, une pétition de riverains du grand boulevard (av. Foch) planté de très beaux arbres, parce que les corneilles qui nichent dans les arbres les réveillent trop tôt le dimanche matin ! Lorsque vous habitez dans un lotissement, et que votre voisin, le dimanche matin, sort sa tondeuse à gazon, il vous gêne, de même que les vaches ou les chiens. Il faut savoir ce que l'on veut. Ce que voulait Metz, c'était faire revivre son centre, c'était donc, aussi, l'animer et les gens, pris dans leur ensemble, sont très contents, mais les riverains protestent, bien sûr.

Colette Bonfils

C'est vrai que cette vie touristique amène à des situations désagréables et on se demande comment prendre ce problème. Faut-il entreprendre des actions pédagogiques ? Y a-t-il un seuil d'acceptabilité pour les habitants ?

Une intervenante

C'est un problème auquel nous sommes confrontés d'une façon très intense puisque le développement du tourisme dans les quartiers anciens (à zone piétonnière) a dépassé tout ce que l'on pouvait imaginer et que la ville est finalement devenue « un grand restaurant ». Habitat et développement du tourisme s'opposent et nous sommes donc en permanence confrontés à cette multiplicité de fonctions. Ces évolutions ont donné lieu à la création d'associations d'habitants d'une part et de commerçants d'autre part, deux groupes qui s'opposent automatiquement d'autant qu'il y a non seulement la vie nocturne, mais aussi un marché qui a lieu trois fois par semaine et s'installe dès 6 h du matin. Ne pouvant supprimer ni l'une ni l'autre des fonctions, il fallait donc arriver à des compromis. Nous avons essayé de limiter le développement des restaurants, ce qui est très difficile puisque nous savons que les col-

lectivités locales sont totalement incapables d'intervenir dans les mutations des fonds de commerce ; la ville a été amenée à acheter des rez-de-chaussée pour empêcher la création de restaurants. Elle l'a fait dans certaines zones qui étaient encore protégées. La ville est tout de même arrivée à obtenir certaines non-crétions de restaurants mais de façon très limitée. La deuxième action concerne la réglementation d'usage de la voirie, dont le développement des terrasses : réglementation des horaires (à telle heure les terrasses doivent être fermées), des matériaux choisis pour les chaises et les tables (les plastiques qui sont moins bruyants). Nous avons aussi limité l'installation en étages des restaurants et arrêté l'implantation de boîtes de nuit dans ce quartier central. Cet ensemble de petites actions contribue à limiter les nuisances, mais nous savons que le développement du tourisme est incompatible avec une vie résidentielle très agréable.

Un autre intervenant

intervient dans le même sens en évoquant les réunions organisées avec les associations des habitants du quartier, l'association des commerçants et les responsables d'une autre association d'artisans qui s'installent dans les rues piétonnières, réunions qui leur permettent d'apprendre à vivre ensemble.

Nancy Bouché

Deux mots sur la question des baux commerciaux, qui a été évoquée. Les municipalités, et les organismes publics ou de logement social, propriétaires immobiliers ont davantage de moyens d'intervention qu'ils ne le pensent. Le propriétaire des murs est absolument maître de la nature du bail commercial qu'il signe, et la mutation d'un bail commercial doit respecter le bail d'origine, comme une abondante jurisprudence sur la question le prouve de façon régulière. Autrement dit, lorsqu'une ville (office HLM, société d'économie mixte) achète des murs, elle devient maître de la nature du bail lorsque celui-ci est libre ; certes, elle ne peut pas remettre en cause le bail existant, sauf à indemniser pour rupture du bail commercial. Mais lorsqu'elle est elle-même le premier bailleur elle peut tout à fait dire « ce sera ici de l'épicerie, du commerce alimentaire... et ça ne sera pas autre chose ». Je suis frappée du fait qu'il n'y a guère de sociétés de gestionnaires d'habitat ou d'organismes HLM qui aient vraiment compris que c'était là un instrument de politique résidentielle, et très peu de collectivités locales qui ont pris conscience qu'elles pouvaient jouer un rôle dans cet équilibre. Un organisme HLM devrait savoir que les nuisances pour ses locataires du restaurant du rez-de-chaussée sont réelles et que son rôle n'est peut-être pas de louer au x^{ème} restaurant de la rue piétonnière considérée, ce que l'on constate trop souvent ! Un deuxième point relatif aux problèmes de réglementation concernant la restauration ou les boîtes de nuit, intéresse tout ce qui touche au domaine sanitaire (évacuations, nuisances...), au bruit, tout ce qui relève de la police municipale et de la police des établissements recevant du public : les contrôles pourraient être beaucoup plus efficaces, de même que les conditions d'ouverture des établissements.

Gilles Invernizzi

A Metz, on a évoqué, plusieurs fois, le cas de propriétaires qui louaient par bail commercial la totalité de l'immeuble y autorisant une exploitation commerciale totale, totalement incompatible avec le règlement d'urbanisme qui édicte le logement au dessus des rez-de-chaussée et premiers étages. Qu'est-ce qui prévaut dans une affaire comme celle-ci, est-ce le bail ou est-ce le droit de l'urbanisme ?

Nancy Bouché

La question n'est effectivement pas évidente et nous sommes un peu bloqués par les règles d'autonomie respective des droits applicables, droit privé et droit public. Vous avez évoqué vous-même la question des changements d'usage et de la difficulté de les contrôler hors des cas de permis de construire nécessaires aux travaux envisagés. En droit de l'urbanisme, une affectation des lieux, même en l'absence de travaux, contraire au règlement du POS, est illégale et peut être attaquée sur cette seule base. Par ailleurs, je rappelle qu'il existe une vieille procédure, codifiée à l'article L 637 du code de l'habitation et de la construction dont l'objet est de maintenir la vocation « logement » du parc immobilier construit (avant 1948) en soumettant à autorisation administrative les changements d'affectation ; tombée en quasi désuétude hors de Paris, cette législation est tout à fait applicable dans les grandes villes qui veulent limiter les transformations de logements en locaux d'activités.

Ceci étant, il est vrai qu'il n'y a guère de moyens d'action pour limiter ou faire rectifier les baux commerciaux existants, affectant la totalité d'un immeuble au commerce, le propriétaire des murs est lui-même démuné, en cours de bail. Pour avancer sur cette question, on pourrait souhaiter qu'une modification législative des textes applicables en matière de baux commerciaux permette aux propriétaires de reprendre les locaux, qui ne sont pas nécessaires à l'activité commerciale, notamment pour les réaffecter à une fonction logement.

Colette Bonfils

Vous avez parlé, à Metz, de la mise en place d'une réglementation pour conserver l'habitat, mais est-ce que la ville est allée plus loin dans cette reconquête des locaux vacants, est-ce que, financièrement, elle a essayé d'intervenir, notamment pour essayer d'équilibrer sociologiquement ces quartiers ? A Chambéry, par exemple, c'est vrai qu'il y a un réinvestissement des promoteurs, que le foncier « dérape » et que la population qui était dans le centre historique est mutée presque d'office, les locataires qui s'y trouvaient étant à revenus modestes et les opérations de rénovation faites n'ont pas permis à ces populations de revenir au centre. On se retrouve avec une population exclue qui rejoint les quartiers de ZUP que l'on combat pour ses côtés néfastes et sa concentration.

Dès le début des opérations de zones piétonnières, la ville a essayé de mettre en tête des aides municipales, notamment des aides aux propriétaires occupants à revenus modestes touchés par les travaux de réhabilitation (souvent des personnes âgées), qui peuvent aller jusqu'à 90 % de la prise en compte du coût des travaux. Etes-vous intervenu de façon aussi forte à Metz ?

Gilles Invernizzi

Pas de cette façon. Si on prend l'exemple des campagnes

de ravalement lancées depuis 86 sur tout le centre ville, campagnes de ravalement obligatoire programmé, qui touchent tous les quartiers historiques, elles sont sans subventions de la ville ; on a eu sur l'hyper-centre commerçant un cas d'impécuniosité. Dans un autre quartier 20 % des ménages ont des problèmes pour trouver le financement global du ravalement et de mise aux normes. Notre action s'est orientée vers les PST (subventions majorées de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat pour les bailleurs louant à des populations démunies), et le montage d'opérations de bail à réhabilitation. Avec le CALM (Centre d'amélioration du logement de la Moselle) sont mis en place des prêts bonifiés pour les propriétaires occupants les plus démunis, et l'on a fait appel au financement du 1 % avec des prêts à un taux intéressant (2 %). Nous sommes en train de mettre tout ceci en place et de l'expérimenter dans le cadre d'un PST.

Je voudrais aussi indiquer que, bien entendu, la ville est intervenue au niveau foncier, en particulier dans le quartier qui avait le plus de mutations foncières, en préparant des opérations de restructuration des grands îlots, une opération de résorption d'habitat insalubre, qui pose beaucoup de difficultés sur un petit îlot d'une dizaine d'immeubles, et en concertation avec l'OPHLM de la ville sur des immeubles diffus, de façon à pouvoir monter des opérations PLA-insertion. Cela représente une trentaine d'immeubles environ.

En ce qui concerne le projet d'opérations en bail à réhabilitation, c'est le CALM qui s'est porté volontaire pour une expérimentation.

Colette Bonfils

On s'aperçoit que ces opérations de réhabilitation sont très difficiles à mettre en place et pourtant correspondent bien à la nécessité de remettre sur le marché des logements vacants. A Chambéry, nous essayons de monter une MOUS (Maîtrise d'œuvre sociale et urbaine) avec un ensemble de partenaires, parmi lesquels le PACT de Chambéry, une société d'économie mixte (immobilière), et les partenaires « Ville ». Il y a un travail d'information à faire pour inciter les propriétaires à mettre en bail à réhabilitation leurs logements, ou les vendre, ce qui n'est pas du tout évident. Nous avons procédé un peu comme un agent immobilier, faisant de la prospection auprès des propriétaires, en exploitant le recensement, avec les problèmes que cela pose. C'est une action complémentaire aux OPAH pour mobiliser tout le parc vacant et valoriser ces vieux immeubles.

Une autre question s'est posée à Chambéry : on s'est aperçu que dans les OPAH précédentes tous les logements vacants qui ont été reconquis (à peu près 400/2 000 dans l'hyper-centre) l'ont été avec des loyers pas toujours accessibles à tous. On a essayé, dans la mesure où l'on trouve des opérations privées « de secours », de jouer la complémentarité avec des initiatives publiques dans ces quartiers anciens : la ville a mis en place une aide au conventionnement, incitant les propriétaires bailleurs à conventionner leur logement et cette aide s'ajoute à celles de l'ANAH qui sont insuffisamment incitatives aujourd'hui (mais qui l'ont été, à l'époque, puisqu'on avait atteint des taux de subvention de 70 % alors qu'aujourd'hui on est au mieux à 30 %). En effet, compte tenu des différentiels de loyers entre le niveau du conventionnement et le marché libre, un propriétaire privé préfère remettre aux normes avec des subventions réduites son logement et élever le loyer au prix du marché. A ce niveau, la ville a souhaité réintervenir et réorienter l'investissement privé.

Le cas de Castres

La ville de Castres (10 000 ha) a 50 000 habitants (hors population touristique), et les problèmes ne sont pas les mêmes que ceux qui viennent d'être évoqués. La politique de reconquête passe évidemment par une attitude extrêmement volontariste, une politique incitative. A Castres, les initiatives, sans être très précises, ont commencé vers 1971-72 (études de référence, contrat « ville moyenne » conclu en 1973). Ce fut une prise de conscience nécessaire parce que la ville de Castres a un centre ville ancien très fort à l'intérieur des remparts (36 ha) qui comporte environ 600 immeubles et 1500 logements. La prise de conscience de l'état du logement date des années 1978-80, taudification du centre ville, devenu le lieu de fonctions à laquelle la ville ne répondait plus. Aujourd'hui, les fonctions d'un centre ville sont beaucoup plus nuisantes pour l'habitat et c'est vrai que la juxtaposition de fonctions dont on parlait tout à l'heure n'est que la somme des intérêts particuliers, et là où il y a intérêt général, il y a toujours conflit avec les intérêts particuliers. Peut-on faire cohabiter le commerce, le tourisme qui laisse chacun investir les lieux à sa façon, quelques jours dans l'année, quelques heures, et imposer une nuisance qui se répète à l'infini, à des habitants qui ont comme « fonction » d'être là toute l'année, pour faire que les centres villes ne soient pas morts. On veut des gens 24/24 h au centre ville parce que, sinon, il n'existe pas... et on souhaite, en même temps, que ce centre ville puisse accueillir les caprices des autres. La nuisance forte qui pose vraiment problème est la nuisance sonore : c'est vrai que c'est une nuisance qui ne se multiplie pas – si l'on met 90 décibels dans un lieu 30 fois, on n'entend pas plus de bruit que si l'on met 90 db dans 30 lieux différents... – c'est une chose absolument fondamentale qu'on ne prend jamais en compte, parce que la pollution sonore est la seule pollution qui ne s'ajoute pas, mais chaque fois qu'on la déplace on ne résoud aucun problème. Un camion qui passe quelque part, si vous en faites passer 30 ce n'est pas une nuisance de plus, mais si vous le faites passer en 30 endroits différents cela fait 30 endroits détruits par la nuisance sonore. Un architecte suédois a fait une étude tout à fait remarquable sur les centres villes et les sens de l'homme, faisant ressortir qu'aujourd'hui on a envie de reconquérir l'espace et de s'y sentir bien, que venir, rester au centre ville relève d'une volonté, et que pour cela il faut que les sens de l'homme soient satisfaits. A Castres, c'est le contrat « ville moyenne », qui a permis d'installer des horloges, d'aménager les rues piétonnières, actions de démarrage; ensuite on a essayé de mener une opération cohérente, par îlot. Sur la carte du centre ville

où sont représentées en rose les rues semi-piétonnières, et en jaune les rues piétonnières, on remarque que la voiture y est peu présente, mais malgré tout elle y est encore beaucoup, et il faut beaucoup de courage pour mettre la voiture dehors ! On impose des contraintes difficiles à supporter aux gens du centre ville, aux commerçants, et aux résidents. Une approche a été faite par îlot. Mais il faut aussi une volonté municipale extrêmement forte, des élus extrêmement investis, des services convaincus ; l'homme politique n'est pas un être machiavélique et si parfois ses actions sont néfastes c'est que ses services sont encore plus mauvais que lui !

A Castres le phénomène d'espace n'existe pas : elle a 10 000 ha avec un patrimoine vert exceptionnel, c'est la capitale du Sidobre, avec quatorze petites rivières. La dynamique mise en place a commencé par le contrat ville moyenne, qui a fait école, et si l'Etat a quelque chose à faire à ce niveau là, c'est de créer des éléments de pédagogie, aussi bien pour les élus et décideurs locaux que pour les services. Ce phénomène d'îlot, qui avait été apporté par le contrat ville moyenne, nous a permis de faire un recensement immeuble par immeuble. L'OPAH a permis d'en réhabiliter la majorité, un petit tiers n'a pas encore fait l'objet d'intervention (logements « alternatifs » sur lesquels on ne peut rien, qu'il faut à mon avis laisser accessibles aux plus démunis). Le contrat a aussi compris la création de « foyers Soleil », locaux pour personnes âgées, aires foncières absolument nécessaires pour une ville. Ces opérations ont été initiées par l'Office départemental HLM, qui ensuite est devenu municipal, initiées de façon très forte par la ville, par une politique foncière délibérée et la maîtrise d'îlots entiers simplement pour créer des pôles et permettre de retrouver l'espace. Il y avait un resserrement du centre ville tel, là où le soleil n'entraîne pas, qu'il n'était pas pensable d'y vivre sans avoir, au moins à proximité, un parc pour que les enfants puissent jouer. Nous avons donc créé des jardins à proximité, des bureaux d'accueil, des relais dans lesquels on puisse recevoir les populations les plus démunies (psychologiquement autant que matériellement), et l'opération historique : sauvetage et restauration d'une centaine d'appartements, des jardins Le Nôtre, et de l'Hôtel Mansart ce qui était très important. Et c'est sur ces actions publiques que ce sont greffées des opérations privées pour environ 300 logements. Pour que ces initiatives privées aient lieu il faut qu'il y ait un facteur dynamisant venu d'initiatives publiques (un jardin, une place...), incitatives; et avec une valeur pédagogique également. Un

exemple : quand on travaille les couleurs, granits, camaïeux... les gens viennent chercher le nuancier pour faire des restaurations qui soient « dans l'esprit », et c'est extrêmement intéressant : à la limite il faut savoir culpabiliser ceux dont les activités ont beaucoup d'incidence sur l'image d'une ville (implantations industrielles sauvages, commerciales sur le centre ville).

SNCF, chambre de commerce, EDF sont des partenaires utiles. Si on parle de retour de l'habitat au centre cela veut dire qu'il n'y était pas, et que la place était prise par d'autres fonctions parfois tellement encombrantes qu'elles ont chassé l'habitant. Il est important d'en parler parce qu'il me semble qu'on ne peut pas dissocier l'habitat des autres fonctions. Chacun au niveau de sa ville a des traditions différentes. Ce que les villes attendent peut-être le plus aujourd'hui de l'Etat ce sont des incitations, une aide éducative, pour que la capacité d'intervention des élus soit heureuse, positive pour les gens qui habitent. Si les élus connaissaient les possibilités de bien faire, et coûtant moins que de mal faire, ils les adopteraient. L'aménagement du territoire doit être social ou ne pas être. Pour que les actions sur les centres villes soient positives il faut que l'économie soit bien répartie. Il y a tous les outils pour mettre en place des politiques urbaines positives ; le problème est de les faire « descendre » au niveau des villes, des acteurs, et de les financer. Il y a tellement plus à faire pour les logements sociaux bien que les efforts soient immenses. Il est dommage qu'il y ait concentration de population en Ile-de-France alors qu'il y a tellement de villes à l'échelle du territoire qui peuvent offrir des conditions de vie remarquables. On s'interroge pour les centres ville, pour essayer de faire revivre quelque chose qui existait autrefois avec des fonctions différentes, sans penser à cela. Les gens viendront habiter s'ils s'y sentent bien et, pour nous, l'aménagement du centre ville a représenté une in-

tervention sociale délibérée très forte avec les offices, une maîtrise foncière, avec des aides mobilisées. Notre action a été celle d'une aide aux personnes en place pour leur permettre de rester, et pour avoir un quartier qui vive. Il faut que les écoles soient fréquentées. Une initiative de l'Etat nous a permis de mettre en place quelques appartements avec des contrats famille sur trois immeubles différents, cités, quartiers piétons... Cela a été incitatif et nous a permis d'aménager des appartements en conséquence. On a ménagé des accès de chambres séparées un peu traditionnels. Cela a permis d'avoir d'autres comportements sur le plan qualitatif du logement, mais il faut veiller aux problèmes des nuisances (circulation, stationnement). Des parcs publics doivent être mis à la disposition des habitants au centre ville. Il faut pouvoir arbitrer les conflits d'usage, si l'on veut éviter la ségrégation.

Les villes de 50 000 h. offrent des réponses plus faciles et moins onéreuses que les grandes villes. L'aménagement du territoire autour de villes moyennes me paraît plus judicieux et on devrait favoriser les liaisons : par exemple nous souhaitons une liaison entre Castres et Toulouse, qui coûte à peu près le 1/100^e de ce qui est fait pour l'agglomération toulousaine : 3,5 % de la dépense servirait le 1/4 de la population. L'économie nationale a largement la capacité d'offrir une qualité d'habitat en centre ville ou ailleurs et des mesures d'incitations fortes, si l'aménagement du territoire est mieux pensé. Actuellement des efforts disproportionnés sont faits par rapport aux services rendus, qui empêchent un développement qui serait beaucoup moins coûteux et plus bénéfique pour les habitants.

Louis CAZALS

directeur général des réseaux techniques de Castres

DÉBAT

Colette Bonfils

Vous avez soulevé beaucoup de problèmes de fond, dont quelque chose qui me paraît essentiel : c'est vrai que s'il n'y a pas de volonté municipale forte, il n'y a effectivement pas de politique de l'habitat au centre ville ni cet équilibre sociologique et commercial. J'ai constaté que vous vous étiez surtout appuyés à Castres sur les organismes sociaux en matière d'habitat, que vous aviez une politique de préemption et d'intervention foncière très forte.

Louis Cazals

Oui effectivement, maîtrise foncière mais de façon groupée, politique d'incitation et d'intervention pour créer une dynamique.

Depuis 2/3 ans, il y a eu une prise de conscience et la mise en place d'interventions de façon conjointe avec le « livre blanc » et d'autres démarches dont le POS, un programme d'action foncière, le contrat ville moyenne et le plan de circulation. Ces études ont commencé en 1974. L'importance de cette réflexion a été la charpente de la qualité de l'action. C'est pour cela que je dis que l'Etat devrait faire la même chose à l'échelon supérieur.

Une intervenante

Je voudrais savoir si vous avez constaté des degrés de satisfaction différents chez les habitants selon qu'ils habitent dans une partie du centre ville non-aménagé en quartier piétonnier ou dans les zones piétonnières, et peut-être en distinguant les zones piétonnières commerciales et les autres. Avez-vous fait le bilan de cette expérience ?

Louis Cazals

Oui, c'est sûr, la zone piétonnière a été attractive pour les habitants, les investisseurs, d'autant qu'ils ont trouvé un bon rapport qualité/prix avec quelques places de parkings... Il y a eu deux types d'aménagements piétonniers, la rue traditionnelle-commerciale peu incitative, et la piétonnisation d'îlots, où on a créé des rues, on a acheté des immeubles, aménagé les centres d'îlots en jardin public, des places de stationnement et peu à peu les gens ont investi ces quartiers. Si une fête s'organise aujourd'hui c'est dans ces jardins qu'elle a lieu à la satisfaction des habitants.

Mais nous n'avons pas fait d'enquête. Tout a été fait autour du logement. Peu à peu sont venus les petits commerces qui ne sont absolument pas nuisants. Investis comme ils le sont, les îlots assurent leur propre animation. Les foyers installés (personnes âgées, femmes isolées, marginaux...) n'ont pas créé de phénomène de rejet. Dans ces îlots, les ordures ménagères ne pénètrent pas, il y a un système de containers.

Nancy Bouché

Une question un peu technique. Vous avez évoqué rapidement les problèmes de la famille – pour ceux qui ne le savent pas, c'est une procédure aidée par les affaires sociales – et le cas de Castres est un des exemples les plus connus et les plus aboutis en France de « contrat fa-

mille ». C'est jouer avec le temps. C'est-à-dire que vous avez fait un montage d'opération pour essayer d'offrir le logement pour les familles en centre ville. Ce que je voudrais très brièvement évoquer c'est comment vous avez mené la négociation, au coup par coup, pour permettre un « modus vivendi » entre les commerçants et les familles (accès aux zones piétonnières). Je voudrais que vous nous disiez très brièvement si cette politique a effectivement été un succès, ou si les résultats sont fragiles.

Louis Cazals

Le « contrat famille » était étendu à 3 îlots, (une réhabilitation et une reconstruction). La maîtrise a été complètement publique. Les locataires ont participé à la démarche de la construction, de la réalisation du plan de l'architecte ; cela a été extrêmement positif, gratifiant pour tout le monde de trouver un langage commun avec des gens dont on peut penser a priori qu'ils n'ont rien à voir avec cela. C'était la partie la plus délibérée et facile mais ce groupe de personnes, qui représentait environ le 1/3 du périmètre de l'îlot, a participé de façon directe à son aménagement, à la détermination du nombre de parkings, l'aménagement de l'espace pour jouer dans quelque chose de pas trop fragile, et là on n'a pas eu trop de difficulté sur le plan des commerces parce que c'est l'office qui les a maîtrisés. Cet îlot est assez peu commercial et pourtant extrêmement limite. La deuxième opération a encore requis beaucoup de peine, menée par la maîtrise foncière pour deux immeubles qui ont une petite entrée sur une rue piétonnière. Dans la troisième opération, encore dans une zone urbaine, où l'entrée est dissimulée par rapport à la rue principale, les deux commerces qui y sont en rez-de-chaussée sont sur la rue et ainsi séparés, l'immeuble ayant ses propres accès. Les problèmes d'accès au niveau des étages nous sont posés à l'extrémité de l'immeuble, surtout autour de la place principale. Et c'est d'une très grande difficulté parce que les commerces occupaient les cages d'escalier, transformaient les étages... D'où des discussions pied à pied avec les commerçants. Les gens n'acceptent de faire un effort que si la ville a une crédibilité d'intervention, et que si lui concéder un étage ne veut pas dire perdre le 1/3 de la surface commerciale, au niveau de l'accès. Toujours est-il qu'une opération va se mettre en place, comprenant un parking, avec des stationnements pour les locataires. Sur les immeubles récupérés, on a laissé les gens qui étaient là, mais il y avait beaucoup de logements vacants ; on a complété avec des familles extérieures.

Robert Ramond

Comment pouvons-nous agir nous, ville de moins de 1 000 h, cité touristique, avec un patrimoine historique particulièrement intéressant, et comment assumer cette contradiction habitants/voiture, et chasser la voiture ? S'il n'y a pas d'occupation des sols, s'il n'y a pas de maîtrise foncière, il n'y a pas de possibilités, et la maîtrise foncière poserait encore le problème d'architecture. La difficulté est d'intervenir sans évoquer parallèlement les problèmes de l'espace rural et s'il n'y a pas de déclaration publique, il n'y a pas d'accélération du processus. Il

faut savoir que les offices ne peuvent pas intervenir dans le monde rural. Dans le cadre de l'opération nous avons amené des logements dans le centre historique dans le cœur de la cité, mais l'office n'a pas suivi considérant que ce n'était pas leur sujet.

Louis Cazals

C'est vrai effectivement, c'est le problème de la capacité économique et c'est pour cela que j'ai évoqué tout à l'heure le problème de l'écart, par rapport au territoire, de quelques villes moyennes. Pour un cas comme celui-ci l'Etat devrait intervenir.

Colette Bonfils

Je connais bien l'expérience de la Savoie ; c'est vrai que les opérations en milieu rural sont coûteuses parce que souvent elles ne concernent que 2 à 3 logements.

Une intervenante

Un témoignage : j'ai eu l'occasion d'intervenir en Ardèche dans un petit village qui n'était absolument pas touristique et nous avons rencontré ce problème dont nous parle le maire de Cordes. Il y avait une petite école privée qui était à vendre et la seule possibilité était d'en faire une résidence secondaire en plein cœur du village, place de la mairie, place de l'église, ce qui est vraiment dommage. On a essayé de faire un petit immeuble de logements sociaux et l'organisme HLM départemental, qui était entièrement d'accord, a demandé à la commune de certifier les rentrées de loyers, par peur de ne pas les percevoir ; il est évident qu'une commune ne peut pas garantir les loyers, aussi a-t-il fallu mobiliser des PLA, section restauration, pour que l'organisme HLM accepte cette opération. C'est très important pour la vitalité locale. C'est bien un problème d'aménagement du territoire dans toutes les zones rurales.

Un intervenant

Nous avons eu le cas d'un hôtel de caractère, XV-XVII^e

siècle, que le propriétaire avait cédé à la ville car il voulait que cet immeuble reste propriété publique. La ville a souhaité faire deux opérations : au rez-de-chaussée regrouper les archives de la ville et y créer une bibliothèque et, à l'étage, réaliser des logements sociaux. On a essayé de faire cette opération avec l'organisme HLM, et de travailler avec le conseil général, mais le montant du coût était tel que, malgré nos efforts, on n'a pas pu réaliser l'opération et la ville a dû revendre cet immeuble.

Nancy Bouché

Sur ce point, je rappelle qu'il existe des petits crédits spéciaux pour les travaux d'intérêt architectural affectés notamment aux offices HLM pour leur permettre de monter ce genre d'opérations, crédits gérés par le ministère de l'équipement. L'objet de ces subventions pour travaux d'intérêt architectural est justement d'améliorer les financements de ce type d'opération et de permettre du logement dans des bâtiments d'intérêt historique.

Louis Cazals

En termes d'économie locale cette intervention apporte une mise de fonds sur le marché de l'emploi de l'ordre de 5 millions qui n'auraient peut-être pas été mobilisés ou de façon maladroite.

Sur la consommation d'espace local, je dirai qu'il existe à la limite aujourd'hui plus de m² construits que de besoin pour la population. C'est un problème de pédagogie, de maîtrise foncière. Il y a une telle quantité de friches de tous ordres, qu'il est possible le plus souvent de restaurer des immeubles magnifiques, des logements dans des friches industrielles qui sont absolument royales, faire des choses extrêmement intéressantes, même dans des villes plus petites ou plus grandes dans lesquelles il y a une disponibilité très forte, et cela coûte bien moins cher à la ville d'aider même de manière incitative à faire de la restauration que de faire des mètres linéaires de chaussée... Le problème n'est pas seulement celui des moyens mais de bien utiliser ce que l'on a.

Synthèse des rapporteurs

L'aménagement piétonnier pour découvrir et présenter le patrimoine de la ville, pour lutter contre la pollution

Pierre Chatauret

Une constatation générale : beaucoup de problèmes ont été soulevés sur la mise en valeur du patrimoine à travers les rues piétonnières qui ne leur sont pas liés directement. La rue piétonnière n'est qu'un phénomène parmi d'autres dans l'équilibre de la ville, dans sa mise en valeur.

Sur la rue piétonnière plus particulièrement, il a été souligné la nécessité d'un certain nombre de choix initiaux, en amont, choix des lieux, des stratégies de mise en valeur, de programmes fonctionnels : que peut-on faire à travers cette rue piétonnière ?

En effet la rue piétonnière doit être mesurée non seulement en fonction du quartier mais aussi du rapport entre le centre ancien et le reste de l'agglomération. Le cœur ancien de la ville joue un rôle symbolique pour l'ensemble de la population d'une ville et c'est là que seront privilégiées les rues piétonnières. Les implantations vont souvent être hésitantes et tâtonnantes. Les rues vont créer une animation importante. Certaines villes vont la rechercher, d'autres villes redouter cette nouvelle densité de fréquentation. Par exemple, les préoccupations des petites villes sont différentes des grandes. La grande ville doit essayer de contenir la fréquentation, la petite ville doit la rechercher et surtout n'a pas le droit à l'erreur, les enjeux étant beaucoup plus importants pour elle.

Selon les cas, des solutions de piétonnisation progressive, saisonnière, avec des aménagements adaptés seront recherchées. De nombreuses villes semblent s'orienter vers des solutions non définitives, c'est un point important qui a été souligné.

Les conséquences des transformations provoquées par l'implantation de voies piétonnières au niveau de l'urbain et du vécu peuvent être regroupées en trois thèmes : sur le plan du commerce, sur celui du tourisme, sur celui du patrimoine.

Sur le plan du commerce, le développement touristique peut entraîner la création d'un décor racoleur car, comme cela a été dit, on achète mieux dans un beau décor. Là une mutation du décor urbain peut avoir des conséquences assez importantes sur le patrimoine urbain mais les problèmes liés au commerce, comme l'abandon partiel de l'immeuble par la fermeture des accès par les boutiques, ne semblent pas directement liés à la piétonnisation, mais la conséquence induite de phénomènes qui existent dans d'autres quartiers qui ne sont pas piétonnés.

Sur le plan du tourisme, la surfréquentation spécifique peut amener un « saucissonnage » de la ville pour les touristes qui, malgré tout, ne restent pas longtemps, et la spécialisation de quartier par un passage obligé culturel que le touriste vient chercher, ce qui aboutit à une ségrégation si on ne fait pas attention.

Sur le plan du patrimoine, la population est plus sensible au décor qu'à une réelle lecture de l'histoire. Même si la rue est considérée aussi comme un patrimoine historique, il n'y a pas de mise en valeur directe de ce patrimoine.

En conclusion, il n'y a pas de vérité générale. Le succès d'une voie piétonne ne se mesure pas seulement sur les plans commercial, sécuritaire, du cadre quotidien. La voie piétonnière doit cohabiter avec des monuments privilégiés, dans ses fonctions et surtout dans le temps. Il faut accepter que les voies piétonnières vivent à certains moments de la journée, à certaines saisons. Elles ne sont pas figées dans le temps, elles doivent vivre une certaine période de l'année. Il convient de ne rien entreprendre d'irréversible ni de définitif et chaque ville doit trouver son identité et son originalité, et les mettre en valeur d'abord pour les habitants, ne pas cultiver le seul tourisme. Il convient surtout de rechercher un nécessaire équilibre entre la mise en valeur du patrimoine et le maintien d'une vie quotidienne.

L'aménagement piétonnier et les problèmes de circulation : l'automobile contre la ville ?

La ville se vit à pied

Claude Calmettes

A Besançon, la ville historique est fortement marquée dans le paysage puisqu'elle occupe une boucle du Doubs et s'adosse à la montagne qui défendait l'accès de l'isthme. Le décentrage de la ville ancienne aggrave le poids des problèmes de la circulation. Un schéma de voirie urbaine, une restructuration des réseaux de transport en commun et l'aménagement d'espaces piétons ont été mis en place dès 1974. Depuis cette date, les règles de stationnement sont de plus en plus difficiles à appliquer ; les résidents, les artisans et les parasites obstruent les voies. Le plan de déplacement est en révision, l'ensemble de la rocade va bientôt être bouclé en relation avec l'aménagement de parkings, et la révision du tracé des bus est envisagée avec terminus aux entrées de ville et liaisons par petits véhicules.

C'est aux accès à la ville que se posent les problèmes de circulation.

A Nantes, l'organisation urbaine est radio-concentrique, ce qui définit trois zones où les problèmes et les solutions varient.

Quatre principes président à la réflexion et à la mise en œuvre d'actions positives.

Un plan de déplacement s'applique à partir des trois zones urbaines dans le rapport de trois idées forces :

- Le tram, fil directeur de la ville : il comporte trois lignes de surface qui, de ce fait, amènent à redéfinir les priorités dans l'espace, et notamment permettent de retrouver les racines de la ville.

- La hiérarchisation des voies avec le tour du centre, les boulevards et la rocade : ce qui conduit à la conception d'aménagements différents de part et d'autre de ces limites, et à la limitation de vitesse à 30 km/h ou à 50 km/h.

- La progressivité dans la mise en œuvre et l'opportunité dans les modifications nécessaires : ce qui permet de nommer le concept d'aire piétonne au lieu de voirie mixte, et de gérer la voie piétonne pour un usage modulable.

A Nantes, on se veut clair dans les principes, courageux dans les options, et souple dans les modalités.

A Soleure, l'encadrement des actions, une fois celles-ci décidées collectivement, semble plus strict. Le centre historique est particulièrement bien évident dans le tissu de l'agglomération. Dès 1958, le processus de piétonnisation

a été engagé et, depuis 1973, le trafic motorisé va en se réduisant continuellement. La signalisation a été entièrement inventée pour permettre de réglementer et de planifier l'accès en ville dans le temps. Les exceptions elles-mêmes sont réglementées par des vignettes ou autorisations temporaires.

Les résultats satisfaisants enregistrés par les différentes catégories socio-professionnelles (habitants, commerçants, travailleurs) sont le fruit de solutions originales :

- Planification des places de parking suivant le principe concentrique de « l'oignon ».

- Réglementation des mêmes places de parking par financement conjoint de silos par les habitants du centre, les utilisateurs journaliers et la Commune.

- Planification des pistes cyclables jusqu'au centre ville.

- Planification des dessertes piétonnes et favorisation des transports publics.

L'expérience vaut la peine d'être vécue et analysée même si les problèmes de livraison des magasins, de déviation du trafic et des nuisances festives touristiques ne sont pas réglés.

Ces 3 communications apportent beaucoup d'idées et enrichissent la réflexion sur les problèmes de circulation et de stationnement. Tout le monde est conscient que la pression de l'automobile dans tous les centres anciens doit être combattue. Les mesures commencent toutes par la mise en place, après réflexion, d'un plan de circulation. Il faut pouvoir accoster le centre.

Faut-il n'admettre que les transports en commun avec parkings de dissuasion aux entrées de villes ? Comment résoudre les problèmes de qualité de la vie aux abords des centres si l'accumulation des automobiles devient nécessaire ? N'y a-t-il pas une échelle des valeurs permettant de traiter les problèmes des métropoles et des grandes villes suivant des critères différents de ceux nécessaires pour les villes moyennes et les petites villes ? Et pour les villages, est-il impossible de vivre avec la voiture en dehors des périodes touristiques, celles-ci impliquent une organisation spécifique ?

Il apparaît que l'ensemble des urbanisations souhaitables formant un bassin économique donné recherche des solutions communes coordonnant les efforts de chacun dans

les SIVOM ou les Districts pour l'harmonie des aires piétonnes et l'implantation judicieuse des gares de bus et des parkings automobiles.

Les conditions atmosphériques ne nous ont malheureusement pas permis d'aller à pied dans la ville comme le thème de notre commission nous y engageait. Aussi,

comme j'avais commenté initialement le sujet par la boutade : « *Pour que les piétons marchent, il faut que les autres roulent* », je terminerai mon compte rendu par une autre boutade : « *Pour vivre la ville à pied, il faut en avoir envie* ».

Il faut oublier la voiture et retrouver l'esprit de la ville.

La gestion et la police des zones piétonnières

Pierre Parlant

Le groupe de travail s'est appuyé sur deux expériences : celles d'Aix-en-Provence et de Paris (2^e arrondissement). Le sujet nous invitait à savoir quel était le fondement juridique de la zone piétonnière. Le côté « règlement et sifflet ». D'un autre point de vue on s'est posé la question de savoir s'il y avait dans la gestion de l'espace des techniques particulières propres aux zones piétonnières. La discussion suivant les exposés s'est articulée en fonction de la technique de délimitation de la zone piétonnière qui a induit l'ensemble du débat.

L'exposé sur Aix-en-Provence, qui comporte des rues piétonnières depuis fort longtemps, nous a montré une évolution dans les techniques de délimitation. On est parti d'un simple règlement de voirie interdisant l'accès aux voitures, mais rapidement la ville s'est rendu compte que le manque de discipline et la difficulté d'une politique répressive adaptée à ce manque de discipline des automobilistes rendait totalement vaine la mise en voie piétonnière par simple décret de circulation. Des barrières métalliques ont été posées mais l'obstacle ainsi créé a été rapidement dégradé et il a fallu trouver des solutions beaucoup plus sophistiquées. Alors sont apparues des bornes électroniques à commande hydraulique pouvant s'escamoter et sortir du sol. L'expérience a montré que c'était une solution assez satisfaisante et le centre piétonnier s'est trouvé borné par ces dispositifs électroniques dont les habitants de la zone piétonne ont la clé. Il est ouvert aux livraisons de 6 h à 12 h et bien entendu les services de sécurité ont le libre accès.

Mais si ce système montre que la sophistication résoud l'essentiel des problèmes, il ne règle pas les problèmes particuliers, dont la solution requiert toujours une intervention humaine.

La ville de Paris, dans le 2^e arrondissement qui est en voie de piétonnisation, a adopté la même solution et d'emblée a envisagé un service de surveillance, avec un personnel nombreux, pour contrôler ses accès et répondre aux problèmes particuliers. D'un point de vue réglementaire, il apparaît que les pouvoirs du maire sont déterminants en terme de pouvoir de police. L'exposé, compte tenu du statut particulier de la ville de Paris, a fait ressortir en permanence l'importance du rôle du maire : le pouvoir politique en ce domaine s'accompagne de ce pouvoir réglementaire. Ce sont cette volonté politique et ce pouvoir réglementaire, intelligemment combinés, qui permettent, du point de vue de la gestion et de la police, la réussite de l'opération.

A cela s'ajoutent des nécessités en termes d'entretien. La ville de Paris met en place un personnel spécialisé avec statut d'inspecteur de salubrité et de santé qui va permettre un contrôle ; ceci par nécessité d'hygiène et pour pallier l'incapacité juridique de la ville de Paris d'avoir une police municipale.

La ville d'Aix-en-Provence pose d'autres problèmes, notamment l'enlèvement des ordures ménagères, et on envisage d'aller jusqu'à des secteurs-relais pour les entreposer et en faciliter l'enlèvement.

Un des problèmes de police est celui des livraisons. Aix-en-Provence envisage une plate-forme d'éclatement, c'est-à-dire un point central à partir duquel se feront les livraisons dans les commerces à l'aide de petits véhicules, à gaz ou électriques, afin d'éviter les encombrements nuisibles dès le matin.

Pour la ville de Paris, le problème est différent : le ciblage prioritaire est celui d'un quartier à reconquérir du point de vue de l'habitation, et la logique de l'aménagement se fait en contrepoint par rapport aux quartiers voisins, à savoir les Halles et Beaubourg.

En ce qui concerne la police en matière de fréquentation, il n'y a pas deux solutions et l'évolution dépend du contexte régional et urbain. Nous avons comparé Aix-en-Provence et Avignon où la fréquentation de populations marginales n'a rien à voir d'une commune à l'autre ; par contre il est apparu que les pouvoirs en matière d'urbanisme et le contrôle en matière de logement pouvaient avoir des effets très importants.

En matière d'urbanisme, le plan d'occupation des sols est un élément déterminant avec toutes les mesures d'accompagnement qui sont prises pour faciliter le logement dans les zones piétonnes. Ces deux villes ont des politiques globales visant au maintien de la population dans ces quartiers. En ce qui concerne la ville de Paris, le plan d'occupation des sols a été modifié pour interdire l'affectation des étages des immeubles aux activités de bureaux ou de commerce, et les réserver aux logements ; ce quartier parisien est en effet menacé par l'extension des activités textiles du Sentier. En application de l'article L.123.1, 5^e alinéa, du code de l'urbanisme, certains immeubles, non protégés au titre des législations sur les monuments historiques ou sur les sites, sont désignés au POS comme devant être conservés et restaurés.

En ce qui concerne des réglementations particulières, la ville de Paris dans le 2e arrondissement, a fait des aménagements comportant des trottoirs. La réglementation de voirie est celle des rues à trottoir, ce qui donne seulement la possibilité pour les activités commerciales d'utiliser un tiers de la largeur du trottoir ainsi délimité, donc pas d'étalages, pas de terrasse de café ou de restaurant barrant la rue, interdiction des chevalets, enseignes mobiles...

En ce qui concerne la réglementation des enseignes sur les immeubles, la décision de la ville de Paris maintient l'application de la réglementation existante. En revanche, Aix-en-Provence met en œuvre une politique de développement du commerce et de l'artisanat comme à Auxerre et un volet concernant les enseignes et la signalétique est en cours d'étude avec les commerçants.

Pour conclure, je souligne à nouveau l'importance des pouvoirs de police du maire, Paris excepté, importance souvent oubliée au départ, dans la mesure où la décision de créer une voie piétonnière est prise soit par enthousiasme urbain soit suite aux demandes. Il ne faut donc pas oublier les conséquences en matière de gestion; à titre indicatif, les 14 bornes d'Aix-en-Provence ont coûté 2,5 millions de F; c'est un investissement important. Les villes qui aménagent des voies semi-piétonnières en oubliant leurs limitations posent des bornes en fonte (à 1 000F pièce)... les dépenses vont vite.

Toutefois, si on sait maîtriser l'ensemble de ces problèmes, la voie piétonnière permet une redécouverte de la valeur urbaine.

Les activités induites dans les zones piétonnières ; les pratiques et les conflits d'usage

Bernard Wagon

Des présentations de Jacques Belval, adjoint au maire d'Auxerre, de Michael Bokemeyer, ingénieur en chef des planifications urbaines d'Heidelberg et de Chantal Duchatel, directrice du Centre d'amélioration de logement de Savoie au CAL PACT de Chambéry, j'ai retenu les éléments majeurs suivants :

Monsieur Belval a insisté sur le fait que les avantages en matière de piétonnisation des rues et de traitement de l'espace sont bien plus grands que les désavantages. Ajoutant une phrase importante : il résulte de cette mise en valeur des espaces des villes liée aux activités commerciales que l'ambassadeur de la ville doit être le commerçant. Ce qui rejoint l'effet de vitrine que l'on développe à travers le traitement des voies piétonnières

Monsieur Bokemeyer nous a apporté une contribution très intéressante dans une explication très nuancée et fine sur la ville de Heidelberg en disant combien l'histoire de la ville est liée à l'histoire de la rue. Sa démarche est d'autant plus sensible qu'il rappelle que, dans la mise au point des objectifs de rue, Heidelberg a été définie comme ville romantique et, vue sous cet angle, la voiture dérange. D'où le rappel de l'objectif de qualité de la nature de la cité.

Chantal Duchatel nous a présenté une étude exceptionnelle, très détaillée, sur l'évolution du commerce dans le centre de Chambéry, dans le quartier piétonnier, grâce à la comparaison de l'état des commerces des années 60 avec la situation actuelle. C'est une documentation qui méritera d'être diffusée dans la mesure où elle est très précise et qu'elle permet d'avoir une analyse objective de l'évolution commerciale.

L'assistance a permis d'évoquer différents cas : celui de Strasbourg qui est d'actualité à la suite de l'annonce d'une piétonnisation d'une grande superficie. Cette ville développe de longue date une stratégie destinée à écarter les bruits du transit du centre sur une surface 30 à 40 ha, ce qui dépasse tout ce que nous avons pratiqué en France.

Le cas de Paris est très intéressant, car c'est un revirement complet par rapport aux stratégies ponctuelles faites dans le centre de Paris (quartier St Séverin). Dans le 2e arrondissement, c'est une stratégie qui porte sur le renforcement de l'affectation au logement pour faire revenir les habitants; l'objectif n'est plus une présentation uniquement touristique de la rue mais bien une stratégie de quartier, en faisant valoir une évolution sélective des fonctions.

Le cas de Dinan a été cité, mais c'est un peu un contre-exemple dans la mesure où il a été dit que l'évolution du site commercial s'est faite dans les mêmes termes que ceux évoqués durant ces deux jours, alors qu'il n'y a pas eu de rues piétonnières. Donc il est intéressant de voir que l'effet centre ancien joue même si l'espace n'est pas traité comme rue piétonnière.

Argentan a subi également une opération inverse là où le sol n'avait pas subi les fonctions évoquées au départ, par manque de qualification de l'évolution de cet espace.

L'adjoint au maire de Cluny s'est interrogé sur un sujet majeur mais resté en suspens : quelle est la définition de la voie mixte ? Est-ce un but en soi ? Est-ce un compromis ? Est-ce une première étape ?

La ville de Poitiers a présenté sa stratégie actuelle sur le centre ville par le développement de fiches de randonnée à l'intérieur de la ville, sachant que la notion de parcours dans la ville déborde la zone centrale.

L'adjoint au maire d'Auxerre a, pour sa part, insisté sur la demande de nouvelles rues piétonnières dans sa ville : une rue piétonnière bien faite, qui fonctionne bien, entre dans les mœurs et induit forcément une demande semblable de la part des commerçants d'autres rues ; c'est un témoignage de succès. Mais il faut prendre garde au risque de disparaître d'une certaine forme d'artisanat, qui est plus fragile que le commerce. L'effet induit de la piétonnisation, c'est aussi moins de trafic, le renforcement des solutions écologiques, donc une évolution qui conduit à la voiture électrique et au vélo, au renforcement du trafic public, bus-tramway. Mais on a vu aussi à travers les enquêtes sur Chambéry que cet usage n'est pas certain puisque l'investissement de l'espace public par les commerçants notamment est faible. L'effet induit, c'est aussi la possibilité de flâner, le calme, la sécurité et le retour des logements.

Sur les conflits, pas grand chose de nouveau. Il faut cependant rappeler que chaque habitant est concerné, l'adjoint au maire d'Auxerre a insisté là-dessus. Il est vrai que lorsque l'on traite de l'espace collectif, c'est à chacun qu'il faut penser. D'un point de vue pratique, beaucoup de problèmes s'accumulent : d'approvisionnement, de stockage, de stationnement, la notion de déception peut apporter la fausse rue piétonnière qu'est la voie mixte ; sujet peut-être insuffisamment débattu mais qui est posé aujourd'hui et il faudra y revenir, celui de la consommation de l'espace ; et enfin, comment faire sortir

le commerçant de son univers parfois étroit, lui qui vit pour son univers, son local, son activité, alors que l'espace de la rue est un espace collectif ; il faut donc le faire sortir pour vivre à l'échelle urbaine.

Mme Marchand a pu conclure en tant que représentante du ministère du commerce et de l'artisanat sur les orien-

tations actuelles qui permettent la mise au point des stratégies et développer la liaison qui existe entre l'évolution des centres urbains et la politique générale. Cela implique de mettre en place un réseau d'animateurs et de lier tout cela par des opérations de centre-ville, par des conventions spécifiques.

Les mutations foncières, immobilières et économiques dans les secteurs piétonniers

Jean-Pierre Thibault

Ce sujet appelle une série de typologies, de nuances, de catégorisations ; cela a été la première constatation qui est venue au fil des débats.

Typologie de ce qui est valable pour le centre ancien dans son ensemble et de ce qui est valable pour le quartier piétonnier en particulier.

Autre typologie entre l'évolution des commerces, de l'activité économique et l'évolution des résidences. Mais tout cela reste assez flou et impressionniste car il n'existe pas d'instruments de mesure, de rassemblement de données sur ces mutations, il y a impossibilité véritable de se livrer à une analyse scientifiquement fondée sur ce phénomène.

On peut en constater les effets, évidents et ressentis. D'abord il y a les effets positifs, indéniables quand on est dans un quartier en forte atonie et extrêmement dégradé sur le plan de son patrimoine bâti et de ses problèmes sociaux. On a notamment parlé des rues Damiette et Martinville à Rouen où l'intervenante rouennaise faisait remarquer qu'il y a moins de 20 ans ces rues étaient considérées comme des rues infréquentables et qu'aujourd'hui elles sont devenues des lieux où il est agréable de se promener. Donc le premier effet de ces mutations est que le quartier se met à bouger alors que jusque là il s'enfonçait ou restait immobile dans une sorte de médiocrité et de désaffection progressive. Mais ces évolutions, très rapidement semble-t-il, deviennent négatives, ces effets sont très vivement ressentis. La tonalité générale de ce groupe de travail était plutôt au pessimisme qu'à l'optimisme. Dans ces effets négatifs il y a trois catégories de phénomènes :

– le dépérissement des résidences au dessus des commerces (nous avons tous constaté dans les zones piétonnières de centre ancien une absence progressive et rapide d'habitants, ce qui donne des quartiers qui la nuit sont totalement déserts)

– le phénomène de spéculation foncière qui peut se produire dès l'annonce de la piétonnisation (exemple du 2e arrondissement où sur ces deux dernières années il y a eu une mutation importante : on est passé à 13% d'augmentation du prix du m², alors que dans le reste de Paris on en est à 1,6%). Cette hausse des prix générale se manifeste également sur le moyen terme : l'exemple de Padoue qui était

par ailleurs dans la typologie des zones piétonnières ou zones à circulation restreinte et des cercles concentriques – dont on a parlé hier en début de séance plénière – paraît très intéressant: 400% d'augmentation du prix du mètre carré, et depuis 1984, le prix des résidences multiplié par deux et celui des commerces par trois ; il n'existe pas de politique municipale pour essayer d'endiguer ce phénomène ;

– la tendance à la précarisation de l'occupation commerciale. L'exemple de Poitiers est frappant à cet égard. On a pu constater une augmentation du prix du pas de porte et du loyer commercial. Il y a une rotation des commerces. Cette précarisation existe aussi pour les occupations résidentielles des immeubles. On assiste encore à une diminution de la superficie des logements construits, donc il s'agit plutôt de la construction de studios habités par des célibataires ou étudiants, population en principe non stabilisée. Et on aboutit à ce paradoxe d'un quartier qui est censé être le gardien de la mémoire et qui se dote d'une population permanente ou commerciale sans mémoire.

Il existe certes des outils réglementaires. Par le POS, on peut interdire la suppression des accès aux étages depuis la rue, on peut modifier de façon draconienne le règlement de la publicité, mais on a constaté d'une manière très forte qu'on atteignait là les limites de l'intervention publique dans l'état actuel des choses. Le droit de préemption n'est utilisé que de manière très ponctuelle, soit pour se doter d'équipements publics, soit pour favoriser le logement social, mais jamais pour réguler un marché. Or, – et je crois que c'est l'une des formules les plus fortes prononcées dans ce groupe – on assiste à une véritable « monétarisation » de l'immobilier, ce qui induit non seulement des hausses incontrôlées mais aussi des baisses et une sorte de flottement erratique du prix du m² en centre ancien, et sans doute plus vraisemblablement encore en voie piétonnière.

Ce qui nous amène à faire passer le message suivant : il est nécessaire de voir, avec les institutions financières, la manière dont on peut mettre en place des procédures véritables de régulation. On sait le faire pour la monnaie mais pourquoi ne saurait-on pas le faire pour l'immobilier ? En un premier temps, on pourrait se doter d'observatoires de ces fluctuations, de ces mutations foncières.

L'habitat - quels quartiers pour quels habitants dans les zones piétonnières ?

Nancy Bouché

Notre groupe a entendu le rapport de la ville de Metz, de la ville de Castres, rapports très approfondis, extrêmement détaillés, mais nous avons aussi entendu beaucoup de villes s'exprimer, Chambéry, Annecy, et deux petites villes du milieu rural à fort impact touristique qui sont Cordes et Pézenas.

Une conclusion commune s'impose : l'habitat est une fonction fragile et le problème du maintien des habitants et de la diversité de cet habitat se pose quelle que soit la taille des villes.

Cet habitat ne peut être géré qu'avec les autres fonctions de la ville. Les conflits entre l'habitat et ses autres usages sont évidents et les nuisances réelles liées à la piétonnisation sont aussi fonction de la taille des villes. Les nuisances sont extrêmement importantes dans les grandes villes touristiques ou les petites villes touristiques mais les nuisances sont réelles aussi si l'on souhaite faire, par exemple, entrer les touristes pour faire visiter les intérieurs d'hôtels particuliers. La nuisance et la faculté des habitants de supporter un certain nombre d'inconvénients varient selon le type de la ville mais sont partout présentes, d'où la nécessité d'élaborer des compromis, de faire beaucoup de pédagogie pour que l'ensemble des usages soit compatibles.

La réanimation du centre ville est une nécessité pour tous, le maintien des habitants est une priorité et il faut gérer les conflits.

Pour obtenir une politique de l'habitat dans les centres anciens et, en particulier, parallèlement à la mise en voies piétonnes d'un certain nombre de ses circuits, il faut une très forte volonté municipale et des services techniques très compétents. Ceci a été souligné à plusieurs reprises.

Services techniques très compétents pourquoi ? Parce que s'il existe beaucoup d'outils, ceux-ci sont mal connus et mal gérés ensemble, et on a fait appel ici à une meilleure information sur les outils à une meilleure convergence à

l'utilisation des outils et à un meilleur apport financier de l'ensemble des collectivités qui participent à une politique de la ville : la commune bien sûr, mais aussi le département et l'Etat. En particulier, les petites villes ont insisté sur le fait que le département devrait être un acteur pour permettre le développement de politiques originales, y compris dans l'habitat.

Il faut avoir un appareil d'études préalables important et tous les exemples présentés sont partis de plans de référence, d'études de circulation, d'études sur l'habitat, d'études démographiques, d'études précises. On ne fait pas une politique d'habitat sans savoir ce qui passe autour et sans essayer de gérer ensemble toutes les fonctions urbaines.

Les exemples étudiés – certains sont spectaculaires – indiquent que le maintien ou le développement de l'habitat dans ces centres villes ou dans les rues piétonnières, impliquent un travail dans la dentelle, travail par îlots, travail par coeur d'îlots, travail par parcelle. Les exemples de Chambéry et Castres sont particulièrement explicatifs à ce point de vue.

C'est aussi un travail sur les outils qui peut être très sophistiqué. Le POS et le plan de sauvegarde de Metz sont un exemple très approfondi sur l'affectation d'un même immeuble entre l'habitat et les autres activités ; hélas certains blocages juridiques ont été dénoncés sur lesquels il faudrait revenir ; c'est le problème de l'évolution et de la transmission des baux commerciaux.

Il est indispensable que les habitants soient les premiers acteurs et les premiers éléments de vie de ces quartiers anciens et des zones piétonnières ; il est souhaitable qu'ils apprennent eux aussi le compromis. Et il a été fortement souligné que ce compromis était différent s'il s'agissait d'événements festifs ponctuels, d'animations nocturnes (boîtes de nuit, restaurants) ou de tourisme sur toute l'année.

TABLE RONDE

**La rue piétonnière, un objectif ou un outil
d'aménagement pour les quartiers historiques ?
La rue piétonnière, une valorisation de la ville,
un élément de revitalisation, à quelles conditions,
pour qui et pourquoi ?
Une recherche d'authenticité, un décor contesté ?**

Président: Jean-Pierre Soisson,
maire d'Auxerre, ministre d'Etat,
ministre de la Fonction publique et de la Modernisation de l'administration

Animateur : Christophe de Chesnay,
journaliste au « Monde »

Participants : Daniel Asseray, maire adjoint de Nantes, chargé de l'urbanisme
Yves Belmont, architecte des bâtiments de France
Colette Bonfils, maire adjoint de Chambéry, chargée de l'habitat
Denise Caisso, maire adjoint de Poitiers, déléguée à l'environnement
Pierre Causse, maire adjoint de Rodez, chargé de l'urbanisme
Michel Jantzen, architecte en chef et inspecteur général des monuments historiques,
président de la section française de l'ICOMOS
Martin Malvy, député-maire de Figeac
Marie Thérèse de Nomazy, conseillère municipale d'Annecy,
présidente de la commission d'urbanisme
Robert Ramond, maire de Cordes

Jean-Pierre Soisson :

Je considère, pour ma part, que le problème des rues piétonnières ne peut pas être dissocié de l'aménagement général des centres villes. Il n'y a pas de dossier des rues piétonnières en soi, il y a un dossier général de l'aménagement du centre ville et, en fonction de la réalisation de ce programme, on peut décider la transformation de telle voie en rue piétonnière ou non. Et ce problème ne peut pas être traité s'il n'y a pas de volonté politique forte, donc une volonté municipale, à la limite du despotisme éclairé, car sans cela il n'y a pas d'aménagement cohérent d'un centre ville, donc pas de solution satisfaisante.

Trois éléments me paraissent déterminants :

d'abord un plan d'ensemble, et pour Auxerre, le document essentiel est le plan de sauvegarde.

Puis un partenariat pour l'application de ce plan d'ensemble. C'est une même équipe qui peut traiter ensemble les dossiers ; chacun a sa responsabilité mais l'équipe est commune, sinon il n'y a pas de véritable aménagement.

Troisièmement, le souci du détail. Dans le cadre du plan d'ensemble tout est important et le détail signe l'ensemble : l'éclairage public, que souvent l'on ne règle pas bien, le choix du mobilier urbain – je me réserve à Auxerre, dans le centre, le choix du moindre bac à fleurs – l'emplacement des poteaux de signalisation. L'ensemble c'est le programme à très long terme, le détail c'est le vécu quotidien.

Enfin, l'intérêt d'un colloque comme le vôtre, c'est la confrontation des expériences, de ce que font les uns et les autres, en France et à l'étranger. Depuis 20 ans, je regarde les centres villes dans le monde entier. J'ai fait certaines rues à Auxerre avec des bordures en briques à l'exemple de ce qui s'est fait dans le centre ville de Boston. Je considère que le mobilier urbain en Allemagne, n'en déplaise à Heidelberg, n'est pas des plus réussis... C'est l'échange et la confrontation de ces expériences qui permettent à chacun de progresser. Comme le disait l'un de vos premiers rapporteurs, il n'y a pas de vérité générale, chaque ville doit trouver son identité, mais il y a quelques règles qui font que finalement on peut ou non approcher de ce que pourrait être la réussite de la remise en valeur d'un centre ville.

Voilà quelle est mon expérience personnelle, présentée sous forme de provocation pour lancer le débat.

Christophe de Chesnay :

Pendant ces deux jours nous sommes passés de l'aménagement de rues piétonnières à l'aménagement urbain,

c'est-à-dire dans le cadre de politiques beaucoup plus globales et nous allons maintenant entendre plusieurs intervenants qui vont nous présenter leurs expériences en nous expliquant comment ils ont envisagé cet aménagement de façon globale.

Je vais donner la parole à Monsieur Ramond, maire de Cordes, une toute petite commune qui va nous expliquer comment la voiture a été proscrite de sa ville et les efforts qu'il a faits pour empêcher que sa ville ne devienne une ville-musée.

Robert Ramond :

Je crois pouvoir dire que je représente ici le monde rural. Je suis le petit Poucet, au regard des aménagements évoqués pendant ce colloque. Le site touristique de « Cordes-sur-Ciel », connu pour son architecture gothique, a moins de mille habitants.

Sur la colline, épousant la roche, la cité médiévale n'a pas été conçue pour le monde de la voiture et à ce titre nous pose donc aujourd'hui quelques problèmes d'aménagement. Il faut trouver un compromis afin de jouer la carte du tourisme, tout en restant positif et permettre la vie des résidents permanents, des activités... tout en respectant le patrimoine. Par nécessité esthétique, il est obligatoire d'interdire le stationnement de tous les véhicules, y compris ceux des résidents dans la Cité. On y est arrivé, par petites doses d'interdictions... et quelques difficultés.

On ne peut pas faire une « ville musée » dont personne ne veut, qui serait incompatible avec l'économie de la cité. En effet, qui dit ville, dit habitants. Comment ceux-ci pourraient-ils vivre sans voiture ? Je lançai dernièrement une boutade : « on peut vivre 65 jours dans l'année sans voiture, mais on ne peut ainsi vivre 365 jours ». Il faut alors faire respecter sur une longue période, des Rameaux au 11 novembre, une réglementation contraignante pour les résidents et les actifs.

Cependant, pour faire respecter cette réglementation, il faut aménager les accès à la cité. Ces aménagements doivent prendre en compte la topographie et l'environnement. Ainsi, ils impliquent un investissement lourd hors de proportion avec une utilisation de courte durée – circulation piétonnière (pavage) et parkings rapprochés –. En effet, ces aménagements ne sont réellement nécessaires que pour les mois de juillet et août, pendant lesquels la cité reçoit 200 000 visiteurs.

Il va sans dire que la commune seule ne peut en supporter la charge financière.

Jean-Pierre Soisson :

Je crois que le maire de Cordes a raison, il ne faut ni faire une ville-musée, ni une ville où tout est livré à l'automobile; on est donc conduit à rechercher le compromis. Quel est l'art du compromis ? Comment peut-on régler le problème de l'automobile dans une ville médiévale ? Personne jusqu'à présent n'a su bien le faire.

Christophe de Chesnay :

Je donne la parole à Monsieur Causse, adjoint au maire de Rodez, chargé de l'urbanisme. Rodez serait la première ville en France à avoir créé des rues piétonnières. L'expérience est donc ancienne et cette mise en place s'est faite dans un consensus avec toute la population.

Pierre Causse :

Rodez est une agglomération de 60 000 habitants environ mais le cœur de la ville ancienne est situé sur un piton relativement exigü. Le centre historique, depuis 2 000 ans, est fixé sur le piton et tous les accès convergent en montant vers ce centre. On a vu apparaître très rapidement des problèmes de saturation automobile, l'espace central n'étant physiquement pas fait pour accueillir l'afflux brutal qui s'est manifesté dans les années soixante.

Dès 1967-68, les premières expériences d'interdiction de la circulation en plein centre se sont faites sans aménagement urbain particulier. Ce n'est qu'en 1970-71 qu'une politique globale de développement du centre a été définie dans le cadre de l'opération « Rodez Ville moyenne ».

Il fallait donc rendre possible la cohabitation de l'automobile et du piéton. Un rejet complet de l'automobile du centre n'était pas souhaitable, sous peine de tendre, en 10 ans, à la disparition de la quasi-totalité des fonctions économiques. En même temps, certaines voies dans l'hypercentre pouvaient sans risque être réservées à la circulation piétonnière sauf pour les livraisons à certaines heures.

En vingt ans, des modulations et des adaptations se sont faites dans la réglementation, en même temps que des aménagements urbains importants.

Aujourd'hui, on peut distinguer trois types de zones :

- l'hyper-centre commercial - en fait les rues où le piéton est roi et où l'automobile n'a pas droit de cité sauf pour les livraisons réglementées ;

- un secteur mixte où l'automobile peut circuler en permanence mais de manière très encadrée avec un stationnement de très courte durée, et où le piéton a toujours la priorité ;

- le reste du piton où l'automobile circule normalement mais avec un stationnement payant très contraignant et des aménagements assurant partout une bonne circulation piétonnière.

Le problème du stationnement a été réglé par la création de 1 350 places de parkings couverts publics réparties autour de l'hyper-centre et par la réglementation stricte du stationnement payant partout où il est possible en surface.

Aujourd'hui, depuis vingt ans, le public a évolué sensiblement et accepte mieux les disciplines de la circulation et du stationnement.

Sans doute certains commerces ont disparu de l'hyper-centre : électroménager, produit pondéreux. Mais les

commerces ont été largement remplacés par beaucoup d'autres, dans l'habillement en particulier et surtout dans le haut de gamme.

Malgré la crise, le commerce du centre ville est optimiste car il est performant et il offre un cadre exceptionnellement agréable aux acheteurs potentiels. De la sorte un fort consensus existe aujourd'hui sur la nécessité de développer le réseau de voies et de places privilégiant le piéton. Les contraintes sur l'automobile sont beaucoup mieux acceptées depuis que le système de parkings publics permet à chacun de trouver une place, pratiquement à tout moment et depuis que les voies piétonnières ont fait la preuve de leur attractivité.

Tous les facteurs concourent donc à la continuité de l'évolution observée depuis 20 ans et le mouvement en faveur des voies privilégiant le piéton n'est pas prêt de s'arrêter à Rodez. Mais le mouvement n'est possible qu'en apportant parallèlement des solutions efficaces à l'accueil des véhicules automobiles. Ce n'est que dans cet équilibre que le centre ancien peut à la fois se développer et offrir un cadre de vie toujours plus agréable et attractif.

Christophe de Chesnay :

J'ai envie de demander à Monsieur Soisson comment s'est déroulée la concertation à Auxerre. Est-ce compatible avec la volonté politique très forte dont vous parliez tout à l'heure ?

Jean-Pierre Soisson :

Je me rappelle la première rue piétonnière, place de l'Hôtel de Ville. Tous les commerçants s'étaient réunis au conseil municipal pour me dire que c'était une catastrophe. Maintenant les mutations se sont faites et la valeur des pas-de-porte a été multipliée par 3, 4, 5... les choses se sont bien faites...

Premièrement, je voudrais demander aux villes présentes si elles ont constaté ce retour vers le centre. Deuxièmement : avez-vous les uns et les autres mis en place des politiques de subvention des réfections de façade pour les centres anciens ?

Denise Caisso :

Nous avons, dans ces dernières années, constaté un retour des habitants vers le centre ville, qui nécessite un nombre de crèches plus important, car ce sont des jeunes ménages qui reviennent dans le centre ville. Dans les OPAH en secteur sauvegardé, nous avons des subventionnements conjoints de la ville et de l'ANAH par exemple.

Un intervenant :

A Blois la municipalité accorde des subventions aux propriétaires d'immeubles pour restaurer les façades en secteur sauvegardé et, de façon générale, pour aider à préserver la qualité architecturale.

Daniel Asseray :

A Nantes, depuis plusieurs années, il y a des campagnes obligatoires de ravalement de façades et, dans ce cadre, des aides à la pierre et des aides personnalisées pour ceux qui ne peuvent assurer le coût des travaux.

Colette Bonfils :

A Chambéry, nous avons une aide particulière pour es-

sayer de repeupler le centre ville. En plus des opérations réalisées par le PACT de Chambéry, nous avons mis en place une aide aux conventionnements des logements qui s'ajoute aux autres aides (ANAH en particulier) dans le cadre du plan départemental pour les plus démunis, de façon à essayer de repeupler le centre et de mettre sur le marché toutes sortes de logements.

Denise Caisso :

L'existence de zones piétonnières dans une ville amène souvent les élus municipaux à gérer des intérêts contradictoires : le flâneur est heureux de flâner, il est moins heureux de croiser des « zonards » parfois peu sociables, etc...

Nous avons à Poitiers 3 km de voies piétonnières ; il est question d'extension.

Par rapport à ce que nous savons de la genèse des premières rues piétonnées et des effets pervers que nous avons mis en lumière les uns et les autres depuis deux jours, nous pensons qu'avant de décider la création d'une nouvelle rue piétonnière, il est maintenant nécessaire d'analyser plus globalement ce qui est à faire, et pourquoi le faire ; c'est-à-dire ne pas seulement mettre en évidence « une » raison, comme cela a été le cas à l'origine, sécurité des piétons ou pression des commerçants, etc...

Si l'on veut éviter les effets négatifs, une double analyse est souhaitable quant à l'état actuel de la voie à piétonniser et quant à la finalité nouvelle qu'on veut lui attribuer.

L'état actuel : quelle est sa fonction habituelle ? Est-elle utilisée comme voie principale ou voie dérivative ? Où va-t-elle ? Les gens « processionnent »-ils sur les trottoirs ? Quel est l'état de l'immobilier riverain ? Quel est l'aspect des « extérieurs » (garages, murs aveugles...) ? Les touristes l'empruntent-ils habituellement ? Concernent-elle le patrimoine ? Qui y habite ?

Quelle sera la finalité prioritaire de cette future voie piétonnière ? Quel sera le type d'animation qu'on aura à y « soutenir » (animation de l'habitat, du patrimoine, animation économique et commerciale, culturelle, touristique...) ?

Une analyse approfondie peut aussi donner un meilleur choix du décor : celui-ci mérite d'être adapté à une finalité, que ce soit par le pavement, le mobilier, les repères, fontaines, statues, etc. qui permettront de donner une identité à la rue, qui aideront le citoyen et le touriste à identifier aussi cette partie de la ville par rapport à l'endroit d'où ils viennent et à l'endroit où ils sont. Je ne résiste pas à l'envie de vous raconter une anecdote sur le décor... Il s'agit de bacs à fleurs, ces bacs à fleurs dont on abuse souvent ! Ils sont en effet demandés pour remplir bien d'autres fonctions que l'ornement. Le maire de Poitiers a récemment reçu une lettre savoureuse du commissaire de police, nouvellement installé dans son commissariat tout neuf surnommé le « blockhaus » tellement il est fermé sur la rue, alors qu'il se trouve en angle en plein centre de la ville ! Le commissaire demande au maire de bien vouloir faire installer des bacs à fleurs tout le long du trottoir du commissariat, car... les voitures y stationnent indûment et, ajoute-t-il, ces bacs à fleurs donneraient aussi un aspect plus souriant à cette rue... Je ne pense pas qu'il obtienne jamais ces bacs à fleurs !

Yves Belmont :

On a souligné tout à l'heure l'importance du détail. Je ne veux pas revenir sur ces choses qui ont tant d'importance pour l'ambiance urbaine comme les bacs à fleurs. J'ai beaucoup visité de villes en France et à l'étranger. J'ai remarqué que les rues présentent en général de petits détails très savoureux. A Auxerre, par exemple, j'ai vu des pavés de briques avec une bordure en pierre, et ce sera l'un des souvenirs que j'aurai de votre ville. Je regrette, alors que l'on s'occupe beaucoup d'archéologie et d'études des dispositions anciennes pour les monuments historiques, que les chaussées piétonnes anciennes de notre pays, rurales pour les villages, urbaines pour les villes, soient totalement méconnues et totalement inéduquées.

Michel Jantzen :

Je souhaite soutenir cette position. Mais il faut souligner que le maire d'Auxerre a, lui, été intéressé par les dispositions anciennes de sa ville et qu'il a cherché à perpétuer la tradition de la brique à Auxerre.

En parlant des problèmes de circulation, M. Calmettes a dit qu'il fallait rendre aux gens le goût de la promenade. L'intérêt de ce genre de colloque est qu'il permet de rencontrer des gens avec lesquels on partage des soucis communs sans avoir l'occasion de se le dire. Je travaille sur la restauration de la place de la Concorde à Paris et je suis si convaincu du discours de M. Calmettes que parfois j' imagine qu'on la rende aux piétons et je me demande ce qui se passerait alors. Les gens y reviendraient-ils ? Nous sommes tous alternativement piéton et automobiliste et je crois que la voiture nous a définitivement privés du goût de la promenade pour la promenade.

J'enchaîne sur ce qui a été dit ce matin. Nous avons tous constaté que la notion de voies piétonnières était attachée au commerce et qu'on a donc réussi à redonner le goût de la promenade à travers l'utilitaire. Les gens acceptent de marcher quand ils vont faire leurs courses mais moins pour leur simple plaisir... Ceci n'est pas une critique mais une constatation. Il faudra créer des lieux de promenade réservés aux piétons qui ne soient pas des lieux de commerce.

Le rapport entre la zone piétonnière et le patrimoine est difficile à traiter. On a un peu hésité sur la notion de patrimoine. Je me permets d'insister sur ce point : les rues piétonnières ne concernent pas nécessairement le patrimoine majeur. Quand on parle de patrimoine il ne s'agit pas toujours de cathédrales, d'églises et de beaux hôtels particuliers ; et je cite un exemple qui me tient à coeur - Autun a un patrimoine magistral, de l'antiquité à la période contemporaine ; or ses quelques rues piétonnières ne concernent pas ce patrimoine, mais un patrimoine mineur, et c'est une grande découverte.

En voiture, nous oublions totalement ce qui se passe au-dessus du cockpit, alors qu'à pied on découvre l'architecture urbaine qu'on avait perdu l'habitude de regarder et dont on avait complètement perdu la mémoire. Il est très important d'avoir conscience que la rue est patrimoine en elle-même. Il faut apporter le même soin à la présentation des rues qu'à celle des édifices ; il faut proscrire les gadgets (bacs à fleurs et chrysanthèmes...) parce que cela distrait l'attention de l'essentiel. Je suis moins contre les fleurs que du mauvais usage que l'on en fait. Le concours

des villes fleuries a généré des catastrophes dans les villes françaises... Je ne doute pas d'un bon usage des fleurs dans les zones urbaines, mais souvent c'est un alibi dérisoire.

J'ai été très impressionné par les photos des rues de Norwich où les Anglais ont un talent particulier pour rendre les rues aux piétons sans ajouter quoi que ce soit, sans attitude racoleuse et avec une discrétion extraordinaire pour mettre en valeur le patrimoine.

Le parti de présentation de la voie piétonnière est donc essentiel, car c'est une belle leçon d'architecture que de regarder les façades qui vous sont ainsi rendues.

Marie-Thérèse de Nomazy :

A Annecy, le premier projet de zone piétonnière a été étudié dans le cadre du contrat Villes Moyennes, et la première réalisation rue Royale-rue Carnot, en 1976, a été décidée dans les lieux les plus fréquentés de l'hyper-centre de la ville.

Cette première zone piétonnière a été agrandie au fur et à mesure des demandes pour se développer en 1978 dans la Vieille Ville proprement dite, quartier historique situé à la limite de l'hyper-centre.

Aujourd'hui, la ville d'Annecy contient environ 4 kilomètres de voies réservées aux piétons.

La politique des zones piétonnières n'est qu'une petite partie d'une politique générale d'aménagement urbain, et la réussite de la piétonnisation ne peut dépendre uniquement de la décision de piétonniser à un moment donné.

C'est une politique complexe, une politique de continuité et une politique d'équilibre.

– La politique de piétonnisation fait partie d'une politique complexe d'aménagement du cœur des villes

En effet, lorsqu'on parle piétonnisation, on commence par parler circulation, voitures, stationnement, et toute une politique sur le trafic doit être donc fortement étudiée avant de penser à la piétonnisation.

La piétonnisation, c'est également œuvrer à l'amélioration de l'attrait d'un quartier, et cet attrait peut être variable selon les qualités propres du secteur.

Il peut y avoir l'attrait d'une clientèle dans un secteur commercial et ceci est très important dans tous les hyper-centres transformés en zone piétonnière.

Il peut y avoir l'attrait vis-à-vis des habitants et là, bien souvent, toute la politique concernant l'amélioration de l'habitat coïncide avec une politique de piétonnisation.

La piétonnisation peut également accompagner une politique de reconquête d'un secteur qui a mal vécu soit le développement commercial, soit l'abandon et la marginalisation de sa fonction résidentielle.

A Annecy, comme dans beaucoup d'autres villes, la politique de piétonnisation a donc été accompagnée de tout un plan de circulation, d'un plan de stationnement, d'une série de plans quinquennaux pour la remise en valeur de tout le patrimoine public réparti dans le centre de la ville.

Il y a eu également une politique menée sur l'habitat privé, soit par une politique de rénovation (construction

de la Manufacture), soit par une politique de réhabilitation (O.P.A.H., contrat de quartier et continuité des aides auprès des copropriétés).

Cette reconquête s'est également faite par des actions en partenariat avec le monde commerçant, insufflées par une association de professionnels convaincus de la nécessité d'agir pour modifier l'offre commerciale.

La réussite de la piétonnisation est donc due non seulement à une volonté publique inscrite dans une politique complexe, mais également le fruit d'un projet partagé, projet relayé par un grand nombre d'acteurs qu'ils soient professionnels dans le quartier ou qu'ils soient résidents.

– La politique de piétonnisation est une politique de continuité et de persévérance dans le temps.

La décision de piétonniser s'inscrit dans une politique de longue haleine de renouveau du centre, et cette politique ne peut être menée d'une façon rapide et ponctuelle. L'ensemble des actions ne peuvent être réalisées que sur le long terme avec une volonté continue, permettant d'ajouter un ensemble d'actions et de suivis. La piétonnisation, si elle apparaît ponctuellement parce qu'elle transforme l'usage d'une rue à un moment donné, est la résultante d'une politique menée en amont sur d'autres éléments de la ville, et son succès sera également le fruit du suivi qui en sera fait en fonction de sa réussite et de son monde d'usage.

En effet, une zone piétonnière est un élément vivant et, en particulier, la vie commerciale qui s'y développe transforme l'ambiance d'une rue, son aspect, et le rôle de la ville peut être déterminant sur l'ambiance que pourra générer ce quartier.

Dans le cadre d'Annecy, nous portons une attention particulière à ce que le « succès » de la zone piétonnière ne la transforme pas en « souk » : un règlement doit être établi limitant tous les débordements d'usage de l'espace public, que ce soit pour les étalages ou pour les ambulants. Il faut une attention et une vigilance permanentes pour qu'il n'y ait pas de développement d'une activité incontrôlable sur l'espace public.

D'autre part, l'aspect physique dû à la transformation des commerces, à l'occupation du terrain par les terrasses de café, nécessite une volonté de s'opposer ou de restreindre l'investissement naturel que chaque professionnel souhaite mettre en œuvre : l'élégance des vitrines, la qualité des enseignes au rez-de-chaussée comme dans les étages, la limitation de toutes les « signalétiques » qui seraient souhaitées par chacun, nécessitent de la part de la ville une volonté ferme qui s'applique à tous.

Enfin, la bonne tenue d'une zone piétonnière est également un phénomène de sécurité, de surveillance, d'entretien, de nettoyage, de salubrité.

On voit donc que le suivi de la zone piétonnière, une fois que celle-ci est réalisée, entraîne une action de la part de nombreux acteurs qui sont autant publics que privés : les services de nettoyage, les services de police, les services de l'urbanisme et des permis de construire, les services économiques de la commune sont tous sollicités en fonction de leur rôle respectif.

D'autre part, toute évolution dans la réglementation, dans

les décisions d'aménager tel ou tel secteur, dans l'entretien, nécessite beaucoup de concertation afin que tout soit basé sur un consensus des occupants et des usagers de ce secteur.

– La politique des zones piétonnières est basée sur un certain équilibre, équilibre des fonctions et équilibre physique, entre les zones irriguées par la voiture et les zones protégées de la circulation.

Un équilibre des fonctions, c'est-à-dire qu'il est important d'œuvrer pour que le développement commercial ne supprime pas toute possibilité résidentielle. Pour cette raison, la ville limite le développement d'activités professionnelles qui seraient néfastes à l'agrément de l'habitat ; elle refuse toute installation de « boîtes de nuit ». De même, elle entend freiner le développement des cafés et des restaurants. Dans une ville connaissant un attrait touristique, le danger de voir la ville se transformer en un « grand restaurant » a entraîné le refus de voir se développer des surfaces de restauration dans les étages d'appartements.

Enfin, la ville s'est rendue acquéreur de quelques surfaces de rez-de-chaussée, de façon à prévenir leur affectation à ce type d'activité déjà très développée dans le quartier ancien.

Pour encourager l'habitat, parallèlement à la mise en valeur de la rue, toute une politique tendant à aider les propriétaires à améliorer leur logement a été menée sur une période de quatorze ans (première O.P.A.H. en 1978).

Équilibre enfin dans la dimension de la zone piétonnière. Celle-ci est aujourd'hui assez vaste. Il faut environ dix minutes pour la parcourir de part en part avec quelques voies de circulation qui la traversent. Des discussions sur l'augmentation éventuelle de la piétonnisation n'ont pas entraîné la multiplication à outrance de toutes les voiries piétonnes de ce secteur central. En effet, un certain nombre de critères militent pour limiter à tout prix l'extension de la piétonnisation : d'une part, la nécessité d'irriguer un certain nombre d'équipements et, d'autre part, l'impression d'avoir un territoire immense sans voiture, peut créer, en particulier l'hiver lorsque le passage est très limité, une impression d'insécurité.

Un quartier abritant environ 2 000 habitants doit permettre de s'approcher en voiture à une distance raisonnable des habitations pour faciliter la vie quotidienne. Par ailleurs, il y a des rues intégrées au centre mais dont les commerces sont moins denses et pour lesquels la piétonnisation ne créerait pas une vie satisfaisante.

C'est pourquoi les derniers projets de modification d'occupation de la voirie ont consisté à créer des rues où le piéton a un espace confortable, par l'élargissement des trottoirs, où la voiture ne se sent pas prioritaire et où elle ne peut pas stationner (voirie trop étroite), mais où la fonction de passage et de traversée du centre est tout de même offerte.

– Bilan et avenir de la zone piétonnière

S'il y a vingt ans on se posait la question de savoir s'il fallait ou non faire une zone piétonnière, aujourd'hui la question ne se pose plus. La zone piétonnière est bien un équipement à part entière du centre ville et elle n'est pas remise en question.

Cette zone piétonnière nécessite une attention permanente car c'est un équipement vivant. Elle nécessite une observation régulière et son mode d'utilisation par les quelques voitures qui doivent la traverser, par les commerçants, par les fêtes, nécessite une réglementation et une réflexion qui ne sont jamais figées.

L'évolution de la zone piétonnière demain ou son extension ne sera pas la simple continuité de ce qui a été fait il y a vingt ans. En effet, l'équipement de l'hyper-centre est un équipement particulier qui aujourd'hui correspond à un besoin, à une acceptation, à un consensus.

Par contre, dans les quartiers périphériques de l'hyper-centre, dans les quartiers d'extension du centre ville, tout aménagement aujourd'hui doit être fait en pensant aux piétons : ceux-ci ne sont pas relégués à ce qui reste après que la voiture ait pu passer ou stationner. Mais le « tout piéton » n'est probablement pas la solution sur de grands linéaires qui seraient le fruit d'aménagements nouveaux. Il y aura des petits espaces piétonniers, des espaces semi-piétonniers qui ponctueront l'aménagement des quartiers. Mais la notion de linéaire continu de zone piétonnière à partir du centre ville ne peut guère être envisagée de façon systématique.

Daniel Asseray :

L'enjeu pour un centre ville d'une agglomération de 500 000 habitants, avec l'ambition d'un développement économique, est notamment la mobilité des gens. De cette mobilité, les moyens sont la voiture, le deux-roues, les transports en commun et le déplacement à pied. Le choix de Nantes a été simple : n'a pas été retenue la solution de la voiture, car, en termes d'augmentation de la mobilité, le rendement de la voiture est très faible. C'est le moyen qui transporte le moins de monde au m². Les transports en commun sont beaucoup plus efficaces mais leur corollaire inévitable est la marche à pied. Il faut donc, pour rendre confortable l'usage des transports en commun, améliorer le confort des piétons. Il faut une politique assez forte pour arriver à faire évoluer certaines cultures, avec des options très claires.

A Nantes, l'artère principale du centre, large de 30 à 50 m, avait sa surface occupée hier à 10 % par le piéton, à 10% par les transports en commun et le reste par la voiture. Aujourd'hui ce sont par les travaux, et demain ce sera un tiers par le piéton, un tiers par les transports en commun et un tiers par les voitures. Il ne s'agit pas d'une disparition complète des voitures, mais dans les arbitrages et répartitions de l'espace urbain, on inverse les tendances et priorités.

Ce qui est arbitré dans le code de la route, c'est effectivement un espace où les piétons sont prioritaires mais où le reste est sujet à réglementations variables, dans le temps éventuellement, car les espaces peuvent être gérés en fonction de leurs caractéristiques.

On a décidé que les piétons étaient chez eux dans l'espace public. Qui a le droit de venir de temps en temps chez eux ? D'une part, les transports en commun, et j'ai tenu à ce que la ligne de bus continue à passer sur le site piétonnier. Pourquoi ? La logique d'un bus est d'avoir des clients-piétons, et la logique des commerçants est d'aller chercher leurs clients. Pour la gestion de l'exception – dans certains cas la voiture est indispensable (handica-

pés, gros paquets...) – il y a un plan de circulation dans lequel tout risque de transit est bloqué, avec suppression de tout stationnement pour éviter les usages abusifs. Il n'y a pas de bacs à fleurs, mais peut-être va-t-on mettre une petite invention nantaise, un mât au haut duquel on fera pousser des fleurs, breveté par la ville de Nantes.

Donc un espace neutre et noble et une accessibilité automobile à caractère exceptionnel. Comme le système automatique des gestions devient très difficile s'il y a absence humaine, on a décidé de renforcer la police municipale, car une présence humaine sur le site présente beaucoup d'avantages. Ce qui veut dire, en conclusion, qu'il y a un enjeu de changement de culture urbaine : il faut passer de l'automobile-liberté à l'automobile-domestiquée.

Il faut découvrir aussi un autre moyen de liberté qui est la marche à pied. C'est vrai qu'un espace piétonnier est aussi un espace de grande liberté. Je crois que si on pense la ville comme un espace de liberté, les espaces piétonniers peuvent nous y amener pour peu que l'on considère que la liberté du piéton doit tenir compte d'un certain nombre de nécessités de fonctionnement d'un site. Je n'aime pas les voitures en ville car je trouve qu'elles sont de nature à tuer celle-ci, même si elles sont indispensables pour un certain nombre de fonctions.

Christophe de Chesnay :

Je demande à Monsieur le Ministre de conclure. Faut-il domestiquer la voiture ?

Jean-Pierre Soisson :

Voici quelques remarques personnelles. Pour aller dans le même sens que Madame de Nomazy, la question des voies piétonnières ne se pose plus dans les mêmes termes qu'il y a quinze ans. Il n'y a plus la même contestation, les controverses... Ceci dit, le projet de faire du centre ville une vaste zone piétonnière appartient aussi au passé. Il y a donc une évolution de ce problème avec une plus grande souplesse dans les décisions prises.

Deuxième observation : il ne faut pas trop en faire. Il y a, pour reprendre l'appréciation de votre président, un souci de discrétion qui s'impose. On fait n'importe quoi si on veut en faire trop. J'ai bien noté que les chrysanthèmes

d'Auxerre devraient disparaître... je vous promets qu'en revenant vous ne les verrez plus ! Il ne faut pas que l'aménagement urbain et le souci du détail tuent l'architecture, il faut respecter ce qui existe, retrouver ou conserver la respiration naturelle de la rue.

Troisièmement, pour faire cela, il est très utile de multiplier les échanges, les expériences, les monographies, les études, les relevés photographiques, et le très grand intérêt d'un tel colloque est l'échange d'expériences qui fonde cette culture commune qu'il nous faut développer. J.P. Thibault a parlé d'observatoire, à propos des mutations foncières. Peut-être pourrions-nous, avec l'aide du ministère de l'Équipement, aller un peu plus loin et voir comment établir de tels échanges, créer des laboratoires...

Quatrième remarque : pour moi, la rue piétonnière toute seule n'est plus concevable si elle n'est pas envisagée dans le cadre d'un plan d'ensemble sur le long terme avec une volonté municipale qui permette de réaliser cela. Tout ce que vous avez dit est caractéristique d'une expérience ancienne durable. Des changements brutaux de politique, d'équipes, peuvent conduire à une remise en cause de la ville et peuvent aller à l'encontre de ce que vous voulez faire les uns et les autres.

Un mot plus personnel à l'attention de Michel Jantzen. Je l'ai connu comme architecte en chef de l'Hôtel du Châtelet où j'étais locataire pendant trois ans, puisque c'est le siège du ministère du Travail. Il en a refait la façade. Quand vous descendez le boulevard des Invalides à l'angle de la rue de Varenne, c'est un des plus beaux bâtiments de Paris. J'étais heureux de le recevoir ici, de vous recevoir les uns et les autres. Vous avez pu découvrir Auxerre. Vous avez relevé des erreurs que j'ai notées et je m'efforcerai d'en tenir compte.

On m'a dit tout à l'heure qu'Auxerre n'était pas adhérente d'ICOMOS et cette erreur là sera également corrigée. Car j'ai compris que nous partageons tous ici le même amour de la ville, de sa réalité façonnée par des siècles de vie. Je souhaite que nous puissions conserver pour nous-mêmes et faire partager aux autres notre passion pour la beauté de la ville et notre souci de ne pas la dénaturer.

Participants au colloque

ALAMY Jean-Pierre, architecte voyer, DAU, ville de Paris

ALLAMAN Martine, journaliste à la revue *Diagonal*

ANDRIEU Jérôme, animateur-coordonateur centre ville d'Yvetot

ASSERAY Daniel, maire adjoint de Nantes, chargé de l'urbanisme et du logement

AUTISSIER Philippe, délégué départemental de l'Yonne de la société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France

BARBE Catherine, sous-direction de l'environnement et de la réglementation, direction de l'aménagement urbain, ville de Paris

BARBIER Gilles, animateur commercial, ville d'Auxerre

BAZIN Cécile, chargée de mission, ville de Vervins

BELMONT Yves, architecte des bâtiments de France

BELVAL Jacques, maire adjoint d'Auxerre, chargé du commerce

BERAUD Gérard, secrétaire général adjoint, ville de Poitiers

BILLY Robert, maire adjoint de Cognac

BOIRET Yves, architecte en chef, inspecteur général des monuments historiques.

BOITEL Robert, architecte des bâtiments de France honoraire

BOKEMEYER Michael, directeur des services de l'aménagement urbain, ville de Heidelberg, Allemagne

BONFILS Colette, maire adjoint de Chambéry, chargée du logement et de l'habitat, présidente de l'office HLM de la ville

BONNASSOT Albert, directeur A.U.D.A.R.T. (Troyes)

BOUCHÉ Nancy, secrétaire générale de la section française de l'ICOMOS, sous directeur, chargée de mission au ministère de l'équipement

BOURELY Charles, inspecteur général des monuments historiques

BRUNEAU Philippe, animateur économique commerce et artisanat, ville de Nevers, association ARCAN

BURGAUDEAU A., conseiller municipal, ville de Nantes

CAGET Jacques, inspecteur général honoraire de l'équipement, secrétaire général de la Ligue Urbaine et Rurale

CAISSO Denise, maire adjoint de Poitiers, déléguée à l'Environnement

CALMETTES Claude, architecte urbaniste

CALVES Anne, architecte voyer, ville de Paris

CAUCHETEUX Francis, directeur du service voirie, ville de Besançon

CAUSSE Pierre, maire adjoint de Rodez

CAZALS Louis, directeur général des réseaux techniques, ville de Castres

CHAPLAIN Nelly, architecte, ville de Rouen

CHATAURET Pierre, architecte des bâtiments de France à la direction de l'architecture et de l'urbanisme, ministère de l'Équipement

de CHENAY Christophe, journaliste au journal *Le Monde*

CHEVALIER Jean-Louis, adjoint au DRAE Midi-Pyrénées

CLAUSTRE Jean Marie, A.B.F, chef du S.D.A. de l'Yonne
 CORNU Georges, ingénieur territorial, ville de Nancy
 COURTOIS Roseline, chargée de mission commerce-artisanat, ville de Blois
 CULAND Pierre, chargé de mission à la Caisse nationale des monuments historiques et des sites.
 DABRETEAU Jacques, Architecte, directeur de Nantes Renaissance
 DAUTIER Nerte, conseillère municipale, ville d'Aix en Provence
 DECAZES Louis, Chargé de mission, section française de l'ICOMOS
 DEGOIX Jean-Pierre, architecte voyer, direction de la voirie, ville de Paris
 DOUTREUWE Françoise, architecte DPLG
 DREYFUSS François, ingénieur, conseiller municipal, Estavayer le Lac, Suisse
 DRUMMOND Didier, architecte
 DUBOURDIEU Françoise, maire adjoint, délégué à l'environnement, ville de Narbonne
 DUCARRE Yves, chargé de mission, chef de projet D.S.U., ville d'Orange
 DUCHATEL Chantal, directeur du CAL PACT de Savoie
 DURBET Lydie, animatrice centre permanent d'initiation au patrimoine et à l'environnement de Villefranche de Conflent
 DUVERNOIS Catherine, animatrice convention Doubin, Roanne
 FALAIZE Nanette, maire adjoint d'Orléans, relations extérieures et tourisme
 FERREZ Guy, maire adjoint d'Auxerre
 FOURCOUX Philippe, chef de cabinet, ville d'Arles
 FRANKUM Jean-Paul, maire adjoint d'Arles
 FROUIN Jean-Paul, préfet de l'Yonne
 GAILLY-VIENNOT Véronique, architecte, vice-présidente de l'association des architectes diplômés de Chaillot
 GAUDARD Jean, ingénieur, chef du bureau d'études V.R.D., ville de Moulins
 GENNARO Luigino, architecte, ville de Padoue, Italie
 GRADIS Bernadette, secrétaire générale de Jeunesse et Patrimoine
 GUENOUN Jean-Louis, architecte des bâtiments de France
 HANNEBERT Jean-Louis, architecte des bâtiments de France
 HULAUD Alain, maire adjoint de Dinan
 INVERNIZZI Gilles, chargé de mission à la direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement, ville de Metz
 JACQUEMIN François, chambre de commerce et d'industrie d'Auxerre
 JANTZEN Michel, architecte en chef, inspecteur général des monuments historiques, président de la section française de l'ICOMOS
 JOUFFROY Dominique, architecte, société Cité site Sarl urbanisme
 JOURDAIN Roland, président amis Passé et Arts, ville de Langres
 KALBACH Sophie, chargée de mission, direction de l'artisanat, Paris
 KREMER Sylviane, responsable service urbanisme, ville de Montbéliard
 KUYPERS Willi, juriste de l'urbanisme, Allemagne
 LAMOISE Roger, inspecteur général des bâtiments civils et palais nationaux
 LANDAU Bernard, architecte voyer, direction de la voirie, ville de Paris
 LAURENT Françoise, chargée de mission, section française de l'ICOMOS
 LE GAL Yan, chargé du plan de déplacements urbains, ville de Nantes
 LECHARPENTIER Mathilde, responsable service urbanisme, ville de Poitiers
 LEFIEVRE Joëlle, chargée de mission, office public d'HLM d'Auxerre
 LEMANCEAU Denis, directeur des services techniques, ville de Moulins
 LERICHE Antoine, architecte, ville d'Auxerre
 LOVEDAY Michael, directeur adjoint des services techniques d'urbanisme de la ville de Norwich, Royaume Uni

MAILLARD Nathalie, animatrice pour le commerce et l'artisanat, ville d'Argentan
 MALVERTI Xavier, professeur à l'école d'architecture de Grenoble
 MALVY Martin, député maire de Figeac
 MARCHAND-ANTHEAUME Martine, conseiller technique au cabinet du ministre de l'artisanat, du commerce et de la consommation
 MECLE André, maire adjoint de Narbonne, délégué au patrimoine
 MERCIER Christian, directeur de la mission développement social urbain, ville d'Aix en Provence
 MICHARD Geneviève, secrétaire d'un cabinet d'architecture et d'urbanisme
 MICHARD Pierre-Yves, architecte-urbaniste
 de NOMAZY Marie Thérèse, conseillère municipale d'Annecy, présidente de la commission d'urbanisme
 OUDET Benoît, animateur du patrimoine, ville de Nevers
 PALENCHER Jacques, président A.U.D.A.R.T. (Troyes)
 PARLANT Pierre, architecte urbaniste
 PASCAL Marie-Claude, inspectrice du Vieux Dijon
 PITRAS Françoise, section française de l'ICOMOS
 PLANQUE Patrick, chargé d'études, ville de Metz
 POLI Jean, maire adjoint de Cluny
 PRADEL Patricia, journaliste à l'*Environnement Magazine*
 RAMOND Robert, maire de Cordes
 RIFAUX Patrice-Loup, directeur de cabinet du maire de Provins
 ROUX Christian, directeur de l'office de tourisme d'Orléans
 SABATIER Françoise, commissaire générale de la SEMA (Société d'Encouragement aux Métiers d'Art)
 SADRIA Méran, architecte MAA, docteur en composition urbaine, Danemark
 SALAUN Jean-Yves, journaliste à *Circuler*, La prévention routière
 SAUNIER P., architecte, société Cité site Sarl urbanisme
 SAUVEZ Marc, urbaniste en chef de l'Etat, directeur des études habitat à la direction régionale de l'Equipement d'Ile de France
 SENCAULT Valérie, stagiaire, ville de Montbéliard
 SERVIERES Jean, maire adjoint de Pézenas, délégué au tourisme,
 SOISSON Jean-Pierre, maire d'Auxerre, ministre d'Etat, ministre de la fonction publique et de la modernisation de l'administration
 SOL Philippe, directeur d'études A.U.D.A.R.T. (Troyes)
 STEBLER Werner, chef des bâtiments et travaux publics à la mairie de Soleure, Suisse
 STEFANAGGI Marie Hélène, paysagiste D.P.L.G.
 TAFFIN Benoîte, maire du 2e arrondissement de Paris
 TAILAME Joëlle, directeur du service de l'urbanisme, Fort de France
 TAILLANDIER Jean-Claude, chargé de communication D.A.U., Ministère de l'Equipement
 THIBAUT Jean-Pierre, chef du service de l'espace public à la direction de l'aménagement urbain de la ville de Paris
 TISSIER Marie-Caroline, architecte voyer, direction de la voirie, ville de Paris
 TREMBLAY Sophie, chargée d'étude au CAL PACT de Savoie
 VAN ALDER François, sous-directeur de COGEDIM Tradition
 VISTEAUX Michel, directeur de l'Agence intercommunale d'urbanisme du district de l'agglomération dijonnaise
 VIVEMER Sylviane, responsable service urbanisme, ville de Montbéliard
 VOSAHLIK Ales, secrétaire général du comité tchèque de l'ICOMOS
 WAGON Bernard, architecte urbaniste
 ZIEGLER Paul, architecte en chef de la ville de Strasbourg