

QUELLE MOBILITE POUR NOS VILLES HISTORIQUES ?

Miche Van Der Meerschen / Belgique

Le Président Georges POMPIDOU estimait, il y a 35 ans, que les villes devaient s'adapter à la voiture. Les célèbres voies rapides sur berges de la Seine à Paris sont encore là aujourd'hui pour témoigner de cette vision de la ville héritée directement des principes de la charte d'Athènes d'avant-guerre.

À cause de la présence dominante de l'automobile, non seulement les destructions de monuments ou d'immeubles de qualité ont été importantes, mais la forme urbaine configurée par la trame viaire et le parcellaire a été sensiblement modifiée.

Les relations de la ville historique avec son environnement bâti ou non bâti ont été fortement perturbées. Les motivations essentielles de ces bouleversements étaient et sont encore des tentatives "d'amélioration" de la mobilité et de l'accessibilité des centres historiques qui se confondent bien souvent avec le centre de la cité contemporaine.

L'ICOMOS a réagi reprenant à son compte et développant les recommandations de l'UNESCO et du Conseil de l'Europe.

La charte de Washington

La Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques dite Charte de Washington, adoptée par l'ICOMOS en octobre 1987, souligne dans son article 2 que la première valeur qu'il y a lieu de préserver est « *la forme urbaine définie par la trame et le parcellaire* ». *"Toute atteinte à cette valeur compromettrait l'authenticité de la ville historique."*

Elle précise en outre, en matière de gestion du trafic routier, dans ses articles 12 et 13 :

- *«La circulation des véhicules doit être strictement réglementée à l'intérieur des villes ou des quartiers historiques; les aires de stationnement devront être aménagées de manière à ne pas dégrader leur aspect ni celui de leur environnement.»*
- *«Les grands réseaux routiers, prévus dans le cadre de l'aménagement du territoire, ne doivent pas pénétrer dans les villes historiques mais seulement faciliter le trafic à l'approche des villes et en permettre un accès facile.»*

Code de bonnes pratiques

Ces recommandations sont toujours d'actualité, mais il convient sans doute de les enrichir d'un code de bonnes pratiques utilisées avec bonheur dans certaines de nos villes.

Appréhender la globalité de la mobilité dans la conception du projet de développement et de réhabilitation du centre historique est essentiel pour la réussite de ce dernier.

Ce projet devra bien évidemment fixer les fonctions prioritaires à privilégier dans la ville de manière à favoriser un équilibre harmonieux favorisant un développement durable.

Parmi ces fonctions, le logement doit venir en tête. Qu'est-ce qu'une ville dépourvue d'habitants donc de logements ? Un musée, un « central business district », un centre commercial, une cité administrative ... Une ville, c'est avant tout un lieu où l'on vit et où l'on habite, les autres fonctions sont toutes nécessaires voire indispensables, mais arrivent en second.

Le logement

Favoriser le logement, bien sûr, mais quel logement et pour qui ?

La «gentrification» est une menace réelle, les prix du foncier dans certains centres historiques atteignent des sommets et font fuir les populations les moins nanties. Les pouvoirs publics doivent donc mener une politique foncière volontariste afin de prendre possession d'immeubles pouvant abriter du logement social voire moyen.

Et enfin, se pose la question de définir quelle mobilité pour ces habitants et pour les autres fonctions du centre historique. La trame urbaine étant figée, la voirie sera partagée entre les différents modes de déplacement que sont les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les rollers, les mobylettes, les motos, les automobiles, les camions et bien sûr les transports collectifs et les taxis.

La priorité absolue doit être donnée à ce qu'on appelle les

«modes doux» car ils sont non polluants et favorisent la convivialité. Ce qui va se traduire concrètement par des trottoirs et des cheminements larges et confortables, des pistes ou des itinéraires cyclables sécurisés ou bien encore des piétonniers, espaces réservés exclusivement aux piétons sauf à certaines heures pour des livraisons de marchandises entre autres.

Quant aux véhicules privés motorisés, ils seront davantage tolérés que privilégiés sauf pour les ménages riverains qui bénéficient d'un emplacement de parking permanent.

La vitesse sera sévèrement réglementée : 30km/h maximum, voire 20km/h.

Le transit de ces véhicules à travers le centre ancien sera rendu impossible par la création de boucles desservant chacun des quartiers pris isolément.

Par contre, les transports en commun bus ou tramways seront prioritaires et leurs dimensions seront adaptées à la voirie, le mode d'alimentation en énergie sera non polluant. La voiture partagée (car-sharing) ou le vélo offert en location seront mis à disposition de la population.

Les autres fonctions

En ce qui concerne les fonctions secondaires, l'essentiel est de convaincre les différentes parties que se situer au sein d'un centre ancien dans un bâtiment historique est un avantage considérable mais qui exige une certaine rigueur au niveau de la mobilité.

Les commerçants sont en général assez conservateurs à cet égard. Ils voudraient tous pouvoir stationner en permanence et gratuitement devant leur commerce, être livrés à toute heure du jour et attendent que leur clientèle fasse ses achats en voiture.

Il en est de même pour des administrations voire des services tertiaires comme les banques : leurs exigences en matière de stationnement ne sont en général pas compatibles avec la trame existante, les flux de véhicules étant très élevés. Une bonne gestion du stationnement est donc indispensable pour maîtriser le trafic.

Les écoles à cet égard sont souvent des lieux de grands embouteillages aux heures d'ouverture car la population a pris la mauvaise habitude d'y conduire leurs enfants en voiture.

Quelles sont les solutions à apporter à ces situations ?

Pour les écoles, à travers des plans de déplacement scolaires, inviter les élèves à choisir un mode doux ou un

transport collectif pour se rendre dans leurs établissements.

Pour ce faire, il est nécessaire que les parcours piétons et cyclables qui desservent l'école soient bien entretenus et sécurisés. L'école doit disposer d'un parc de stationnement pour vélos et sera alimentée par les transports en commun. Le trajet à pied ou à vélo pourra se faire en groupe sous le contrôle de bénévoles (seniors ou chômeurs par exemple).

Pour les administrations et les services, c'est à travers un plan de déplacement d'entreprises que les solutions seront trouvées en invitant les employés à utiliser les modes doux, les transports en commun, voire le co-voiturage par le biais d'avantages pécuniaires. Le nombre de parcs de stationnement automobiles pour le personnel peut ainsi être drastiquement limité, mais le stationnement pour vélos sera au contraire favorisé.

Quant aux commerçants, il faut les convaincre en leur montrant des exemples existants qui fonctionnent, les aider financièrement pendant les travaux de voirie et prévoir des surfaces de stationnement à haute rotation pour les clients de manière à ce qu'un emplacement puisse servir plusieurs fois par jour.

Enfin, il y a lieu de soutenir de nouveaux comportements d'achat sous forme de livraisons à domicile de manière à rendre le déplacement vers le centre commercial indépendant de l'automobile privée.

L'approvisionnement des marchandises destinées aux commerces est également un point essentiel. Il faut définir les horaires de livraison mais aussi les gabarits et tonnages des camions ou camionnettes qui seront adaptés au réseau viaire.

Des emplacements réservés aux livraisons doivent être prévus et il serait certainement judicieux d'imaginer des plates-formes de distribution hors les murs de manière à approvisionner le centre commercial de façon coordonnée.

Faut-il insister sur la qualité de l'aménagement de l'espace public et en particulier de la voirie dans nos centres historiques ? Constatons que, bien souvent, il y a dichotomie entre le soin apporté aux réhabilitations d'immeubles et un certain laisser-aller au niveau des aménagements en voirie. Le mobilier urbain n'est-il pas souvent laissé au libre-arbitre de publicitaires pour qui la recherche d'intégration n'est pas prioritaire ? L'utilisation de matériau et de mobilier durables s'intégrant au mieux dans le cadre bâti et répondant aux fonctions exigées s'impose donc.

Par ailleurs, des mesures prises en intra-muros ne suffisent pas. Il convient d'assurer également hors du centre ancien

mais en agglomération, un réseau de transports en commun confortable, rapide, fréquent et bon marché qui va offrir une alternative de qualité à l'usage de la voiture et à la fréquentation des centres commerciaux périphériques concurrentiels. En bout de ces lignes de tram ou de bus, de vastes parcs de stationnement, sécurisés et peu chers seront aménagés.

Voyons maintenant deux exemples de centres historiques dont la typologie est complètement différente et la manière dont il convient de traiter le volet mobilité : Mons en Belgique et Marrakech au Maroc.

Mons

La ville historique de Mons en Belgique (superficie 120 hectares, 13.000 habitants) dans une commune de 100.000 habitants, a fait l'objet d'études fines depuis plus de 40 ans, le professeur Jean Barthélémy, ancien membre du comité exécutif de l'ICOMOS et présent aujourd'hui à Xi'an en fut la cheville ouvrière.

À partir d'un château construit au sommet d'une colline, une population s'installe dès le VII^e siècle. La ville se développe, une première enceinte apparaît au XII^e siècle et, au XIV^e, une seconde qui perdurera jusqu'à sa démolition en 1815 et en 1864. Mons devient la capitale du Hainaut. Le beffroi est reconstruit en 1669, il figure sur la liste du patrimoine mondial.

En 1691, la ville est bombardée massivement par les troupes de Louis XIV mais reconstruite aussitôt par Vauban qui lui applique des règles urbanistiques sévères (les balcons sont interdits par exemple).

Il est intéressant de souligner que le tissu médiéval n'est pas modifié, on reconstruit sur les ruines.

Au XIX^e siècle, la rivière qui traverse la ville, la Trouille, sera détournée hors du centre. L'apparition de la gare des chemins de fer en bordure du centre entraînera quelques aménagements de voiries, tout le centre historique est ceint de boulevards.

Dès 1965, les propositions du plan de circulation vont dans le bon sens. Les quartiers du centre historique sont desservis par une série de boucles à sens unique empêchant de recréer une ceinture proche du centre et de traverser la ville de part en part. Le but est de dégager le centre ville de toute circulation de transit qui provoque des embouteillages. Il est prévu de construire une série de parking en ouvrage.

La construction du premier piétonnier débute en 1981 : la Grand-Rue.

Une grande opération de rénovation urbaine est lancée en 1975, elle doit permettre de maintenir pour tous la possibilité d'habiter en ville.

Elle a pour objectif de profiter en priorité aux habitants des quartiers rénovés.

Plus tard et jusqu'à aujourd'hui, des études comme le schéma de structure et le plan communal de mobilité vont permettre d'affiner et d'améliorer les options déjà prises auparavant.

En matière de transports collectifs, les autobus classiques ne sont plus autorisés à pénétrer dans le centre ancien. Le service est assuré par dix « midi bus » (40 places) gratuits, fréquents et peu polluants (au gaz) qui sillonnent le centre ancien.

Le stationnement en voirie est gratuit pour les habitants, chaque ménage ne possédant pas de garage pouvant disposer d'un emplacement. Le solde est accessible au public mais payant.

La Grand Place de Mons est pratiquement débarrassée du trafic automobile. Les grands boulevards, jusqu'ici à sens unique, ce qui provoque des allongements importants d'itinéraires, seront remis à double sens.

Une zone 30km/h maximum est mise en place et presque tous les sens uniques du centre ville peuvent être pris à contresens par les cyclistes.

Des parcs de stationnement (Park & Ride) sont établis hors la ville, les automobilistes peuvent poursuivre leur parcours en bus.

Enfin, les écoles organisent des plans de déplacements scolaire. Il reste à mettre en place des plans de déplacements d'entreprises, à commencer par les nombreuses institutions officielles : Province, justice, municipalité, universités, ...

Le bilan est donc globalement positif et Mons est souvent citée en exemple en matière de gestion de sa ville historique.

Marrakech

Marrakech est une des quatre villes impériales du Maroc. La ville historique appelée médina, entourée de remparts, couvre 630 hectares dont 200 sont occupés par le jardin du

palais royal, l'aguedal.

La médina est inscrite sur la liste du patrimoine mondial ainsi que Jamaa al F'na la place principale en tant que patrimoine intangible.

Marrakech est fondée en 1070 et est agrandie à trois reprises. Au sud pour construire la cité du sultan (Qasbah), au nord, pour englober le mausolée de Sidi Bel Abbès, un des sept saints de la ville et au sud encore, pour y planter les jardins de l'Aguedal.

On peut estimer la population intra-muros à 250.000 habitants et l'agglomération entière à 1 million d'habitants.

La trame urbaine est clairement radiale. Le centre est l'ensemble socio-culturel de la mosquée Ben Youssef, deux exceptions cependant, la place Jamaa al F'na, lieu d'échange avec les populations extérieures et la route « industrielle » parallèle à l'oued Issil à l'Est et qui dessert les quartiers d'économie traditionnelle : tanneurs, potiers, ferronniers, menuisiers, etc.

Notons également les percées réalisées par le vizir Ba Ahmed et le pacha Glaoui pour accéder à leur palais en automobile, toute la voirie réalisée par le pouvoir colonial, en particulier vers le quartier juif (Mellah), ainsi que le prolongement de la percée du Glaoui qui crée une voie carrossable traversant le tissu ancien de part en part en diagonale.

Il y a essentiellement deux types de voiries :

- la souika dont la largeur varie de 5 à 7 mètres près des portes pour tomber à moins de quatre mètres près du centre » (Ben Youssef) ;
- le derb qui se branche sur les souikas suivant un principe bien établi, une impasse principale sur laquelle se greffent des impasses secondaires disposées en arête de poisson. On estime à 150 km la longueur de ces derbs.

Ces voiries, à l'origine en terre battue, font actuellement l'objet de revêtement en pavés de béton posé sur un lit de sable. Jamaa al F'na, elle aussi, bénéficie de ce type de revêtement.

Le plan d'aménagement de la médina de Marrakech établi en 1975 avait prévu une série de mesures en matière de mobilité.

À l'époque, on poursuivait trois objectifs principaux :

- limiter la population intra muros à 180.000 habitants;
- encourager le retour de familles aisées et moyennes;
- limiter le phénomène de « bazarification ».

Pour ce faire, il convenait de mobiliser une série de terrains nus disponibles pour compléter les équipements de

la ville. Parmi ceux-ci, des parcs de stationnement (au nombre de 60 et de petites dimensions) situés autour de têtes de pipe qui avaient pour origine les portes de la ville.

Ces têtes de pipe permettaient d'habiter à moins de 200 mètres d'un emplacement de stationnement jugé à l'époque indispensable à un ménage aisé voire moyen.

Le transit à travers la médina devait être rendu impossible pour les véhicules privés et les taxis mais, des minibus ainsi que des véhicules d'urgence pouvaient utiliser la voirie permettant ce transit.

Trente ans plus tard, le transit des automobiles s'effectue toujours, mais les minibus ont été mis en place.

La plupart des parcs de stationnement ont été bâtis, mais on a créé de grandes unités de parcage à l'ouest sur des terrains destinés à des jardins publics.

La rocade routière autour de la médina a été réalisée. La place Jamaa al F'na est devenue piétonne très récemment. L'usage des deux-roues est toujours important en médina.

Le bilan est donc mitigé mais il semble que les autorités s'orientent vers de bonnes solutions.

Conclusion

Cet exposé avait pour objectif de vous convaincre que la gestion de la mobilité dans nos centres historiques fait partie intégrante du projet de réhabilitation.

Il est vain de restaurer des immeubles anciens s'ils débouchent sur un espace public de qualité médiocre, encombré de voitures.

Si l'on retient que la fonction principale à développer est l'habitat, faisons en sorte que la rue redevienne un espace de vie, de rencontre où les enfants seront protégés et pourront s'épanouir.

Abstract

Le Président Georges POMPIDOU estimait, il y a 35 ans, que les villes devaient s'adapter à la voiture. Les célèbres voies rapides sur berges de la Seine à Paris sont encore là aujourd'hui pour témoigner de cette vision de la ville héritée directement des principes de la charte d'Athènes d'avant guerre.

Aujourd'hui, à cause de la présence dominante de l'automobile non seulement les destructions de monuments ou d'immeubles de qualité ont été importantes, mais la forme urbaine configurée par la trame viaire et le parcellaire a été sensiblement modifiée.

Les relations de la ville historique avec son environnement bâti ou non bâti ont été fortement perturbées. Les motivations essentielles de ces bouleversements étaient et sont encore des tentatives "d'amélioration" de la mobilité et de l'accessibilité des centres historiques qui se confondent bien souvent avec le centre de la cité contemporaine.

Bien heureusement, de nombreuses cités ont réagi vis-à-vis de cette situation en mettant en œuvre de nouvelles politiques telles que la gestion intelligente du stationnement, la sélection efficace de l'entrée des véhicules dans le périmètre historique, la voiture partagée, le co-voiturage, les transports publics adaptés et non polluants, la mise en valeur des modes doux, etc., ...

L'exposé insiste sur la nécessité d'intégrer ces politiques de mobilité durable dans les plans de sauvegarde et de réhabilitation des centres historiques.

QUELLE MOBILITE POUR NOS VILLES HISTORIQUES ?

Van Der Meerschen Michel / Belgique

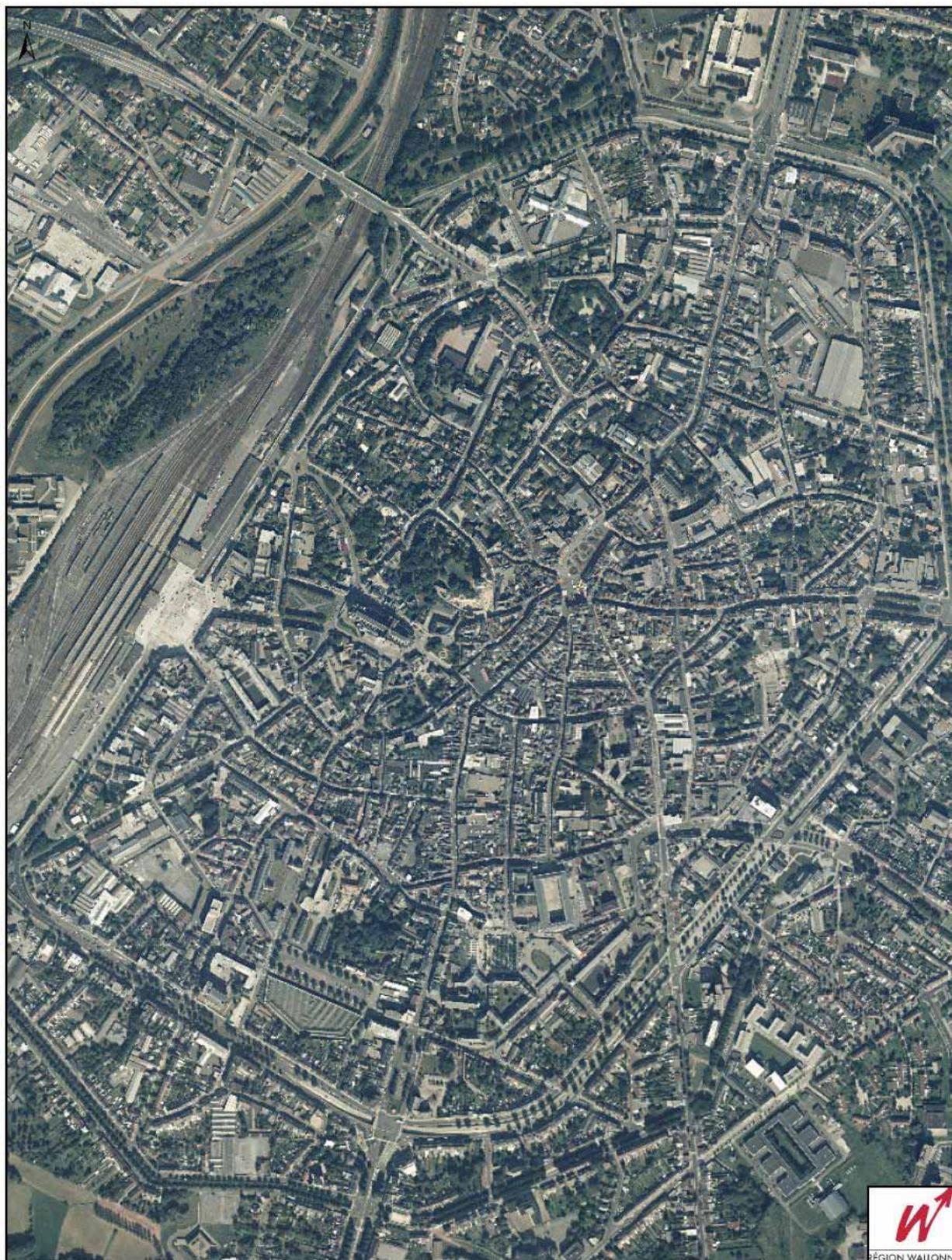


Fig 1 Extrait Du Plan Photographique NumErique Communal De Mons

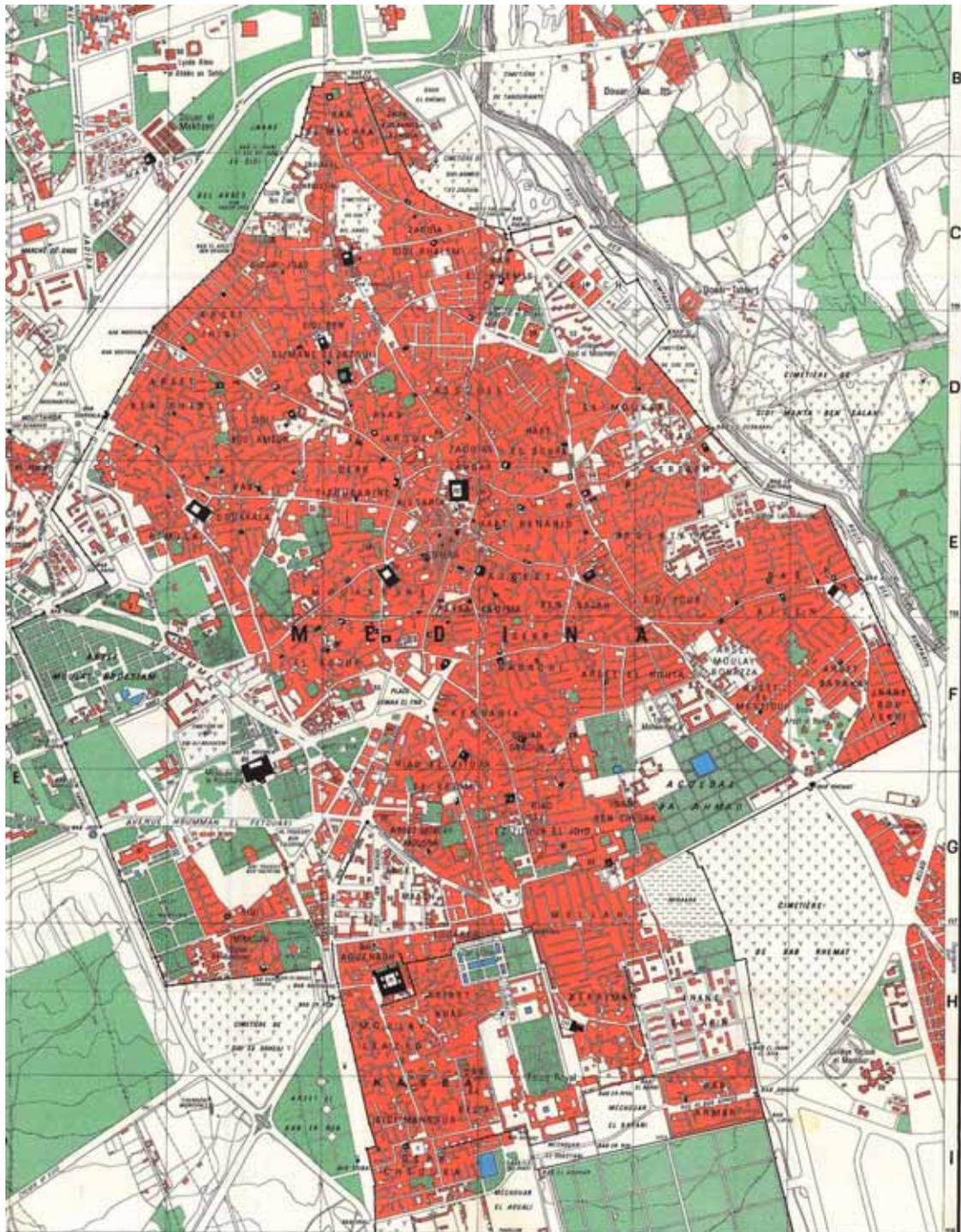


Fig.2