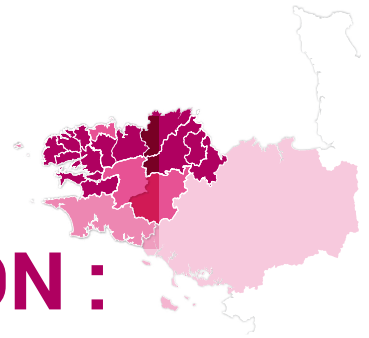


REFAIRE PLACE AU PIÉTON : ÇA MARCHE !

LA PIÉTONNISATION DANS LES CENTRALITÉS DE L'OUEST BRETON



#9 | Septembre 2022

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Photo : Julien Creff - Brest métropole




9,2/20 😞
moyenne nationale du premier
baromètre des villes marchables

La marche représente **23,5 %**
des déplacements des français
(enquête des mobilités
des personnes 2018-2019)



70 %
des déplacements internes
au centre-ville de Brest
sont réalisés à pied
soit 67 000 déplacements
quotidiens
(EMD Pays de Brest 2018,
Brest métropole)

Une voiture passe **95 %** de sa vie stationnée 



70 %
de la population française passe plus de
8 heures par jour assise, soit le seuil
de sédentarité (ministère chargé des Sports)

Pour beaucoup de centralités, dans l'Ouest breton comme ailleurs, les périodes de confinement liées à la pandémie de Covid-19 ont été l'occasion de découvrir un espace public sous un jour inattendu, certes anormalement apathique, mais aussi plus accueillant pour le piéton qu'à l'accoutumée, car allégé de l'omniprésence habituelle des automobiles. Pour déconcertante qu'elle fut, cette expérience a notamment révélé combien nos villes sont en fait... marchables, ce que plusieurs décennies d'adaptation progressive et massive à l'automobile avaient fini par faire oublier.

Cependant, le débat relatif à la remise en cause de la place de l'automobile dans l'espace public est complexe. L'expression d'une simple velléité de rééquilibrage du partage de l'espace public, afin de réduire la surface accordée aux voitures, au bénéfice notamment de la marche ou du vélo, ne va généralement pas sans positions contrastées, allant même quelquefois jusqu'à décourager les élus les plus motivés. La piétonnisation peut en effet susciter des levées de boucliers de certains acteurs. Pourtant, nombreux sont les retours d'expériences concluants, de même qu'il est à présent parfaitement admis que l'engorgement excessif par l'automobile contribue directement à altérer l'attrait des villes et de leurs centralités, et par voie de conséquence, concourt à leur affaiblissement.

C'est à ce sujet, vif et d'actualité, que s'intéresse la présente publication, en s'attachant à souligner qu'au-delà du thème de la piétonnisation, c'est l'enjeu de la réhabilitation de la marche comme mode de déplacement à part entière qui fondamentalement doit être abordé aujourd'hui, lequel légitimera et facilitera d'autant plus d'éventuels projets de piétonnisation.

Refaire place au piéton ?

Simple comme marcher... et pourtant

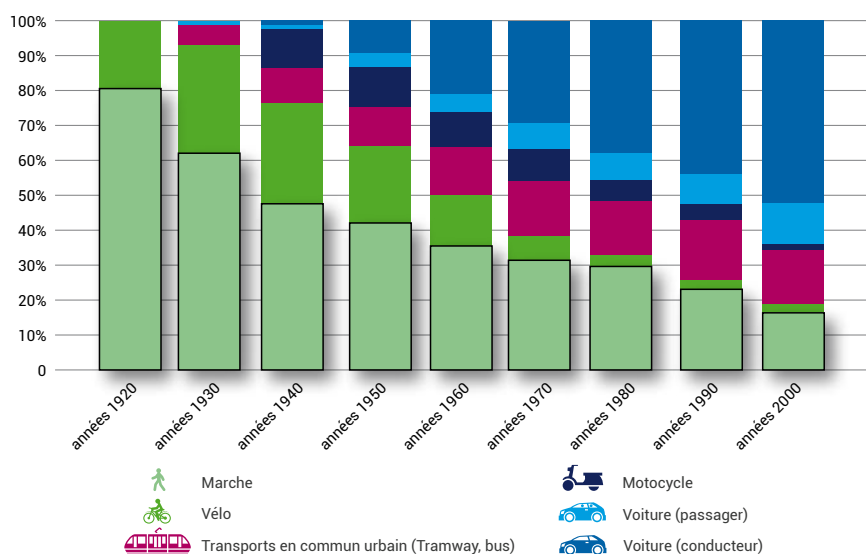
La présente publication réclame sans doute une précaution liminaire. Son sujet pourrait en effet presque sembler archaïque, tant il est ancien et sa réputation à faire long feu entérinée. En vérité, il semble n'avoir jamais été autant d'actualité : en témoignent les programmes des candidat·e·s au dernier scrutin municipal, que ce soit à Paris, Lyon, Reims, Nancy, Saint-Brieuc, etc. Pour sa part, l'Adeupa Brest-Bretagne est régulièrement sollicitée et interrogée à ce propos par ses membres. De fait, le thème de la marche connaît un regain d'intérêt, notamment stimulé par les actions palliatives aux phénomènes de dévitalisation des centralités, où la trop grande place donnée à l'automobile est à présent, plus ouvertement reconnue comme une entrave à la valeur d'usage de l'espace public.

Un écueil doit cependant être évité : celui de réduire la question de la marche aux seules interventions sur l'espace public en sa faveur, souvent localisées dans les centralités. Celles-ci doivent d'abord s'inscrire dans l'enjeu du développement de la marche en général, entendue comme mode de déplacement à part entière et alternative à l'hypermobilité automobile. En d'autres termes, si envisager un projet de piétonnisation constitue le plus souvent un vrai sujet d'utilité publique, il ne doit pas exonérer d'aborder la question de fond : celle des conditions d'augmentation de la part modale de la marche. Sous peine d'échouer, en raison de l'opposition qu'il risquerait de recevoir, ou d'être contre-productif, en laissant prospérer le leadership de l'automobile en dehors de quelques secteurs piétonniers soigneusement ciblés dans le périmètre desquels l'automobile serait simplement invisibilisée, ce qui a pendant longtemps été la principale caractéristique de ce type de projets.

Force est de remarquer au passage, que l'engouement actuel dont bénéficie le sujet de la marche, relève essentiellement de la marche entendue comme activité de loisir, tandis que la marche en tant que mode de déplacement utilitaire et réponse aux enjeux de mobilité ou de neutralité carbone, peine à trouver sa place. En somme, bien que « mettre un pied devant l'autre » procède a priori du geste quotidien et banal, les ressorts de la marche utilitaire demeurent peu traités en comparaison des autres formes de cheminement (promenade, randonnée, pèlerinage, flânerie...), témoignant

Au cours du XX^e siècle, la marche subit la concurrence du vélo, puis du motocycle et de la voiture

Parts modales des principaux modes de transport depuis les années 1920



Source : Francis PAPON, « L'évolution de la mobilité à vélo en France », communication à la XXII^e conférence internationale d'histoire du cycle (CIHC), Paris, 25-28 mai 2011 - SOeS, INRETS, INSEE; volet Biographie de l'ENTD 2007-2008. Traitements IFSTTAR, DEST

d'une dichotomie persistante et déséquilibrée entre la marche du quotidien et ses déclinaisons connexes (récréatives, sportives, touristiques, spirituelles, thérapeutiques...). Comme le souligne l'anthropologue Sonia Lavadinho, « une chose est de marcher à travers forêts et montagnes le week-end et pendant les vacances ; une autre est de marcher tous les jours pour se déplacer, en prenant ses pieds (et le reste de son corps) comme véhicule¹ ». Autrement dit, les vertus bel et bien reconnues du mode originel de locomotion ne suffisent pas encore à lui assurer l'attention qu'il mérite

1. Sonia Lavadinho et Yves Winkin (dir.), Vers une marche plaisir en ville, Certu, coll. Dossiers, 2012

dans les politiques de mobilité.

Sous couvert du vocable en vogue et englobant de « modes actifs », le thème de la marche demeure discret et accuse dans les débats et politiques publiques, un retard significatif au regard du vélo :

- La réalisation de Schémas directeurs vélo est bien plus fréquente que celle de leurs analogues à l'adresse des piétons.
- L'évolution de la pratique cycliste bénéficie désormais d'observations statistiques et de données dédiées, tandis que la question de la marche demeure peu instruite et pauvre en data.

L'intérêt pour la piétonnisation, pour légitime qu'il peut être, ne saurait escamoter l'enjeu de la promotion de la marche en tant que mode de déplacement à part entière.

“

Yannick Guillodo, médecin du sport

La marche, le meilleur médicament du monde

Il faut bien distinguer deux facteurs de risques souvent confondus. D'une part, l'inactivité physique concerne les personnes dont l'activité physique est inférieure à 30 minutes par jour, ce qui représente environ 7 000 pas. D'autre part la sédentarité désigne le fait de rester assis plus de 7 à 8 heures par jour. Le cumul de ces deux facteurs (sédentarité et inactivité physique) représente un danger pour l'ensemble des organes et augmente considérablement les risques de développer des maladies non transmissibles : maladies cardio-vasculaires, diabète, cancers, ostéoporose... Des modifications très rapides de notre environnement (la tertiarisation et la numérisation notamment) ont favorisé le développement d'une addiction collective aux écrans et à la chaise. Le tsunami sanitaire qui s'annonce reste pourtant insuffisamment perçu par les pouvoirs publics. Face à cette situation, la marche est un médicament efficace, simple et gratuit. Un « plan marche », à l'instar du « plan vélo et mobilités actives » voté en 2018, pourrait favoriser la prise de bonnes habitudes, comme celle, essentielle, de marcher quotidiennement, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie."

- Récemment, suite à l'expérience des confinements, des « coronapistes » cyclables ont été mises en œuvre. Rien de comparable n'a été constaté pour les piétons et, en définitive, cette séquence inédite de la Covid-19 n'a, ni donné lieu à une mobilisation en faveur de la marche –à l'instar de celle pour le vélo–, pas plus qu'elle n'a suscité un regain de revendications pour davantage de piétonnisation.
- Comble du paradoxe, il arrive que des pistes cyclables soient hâtivement créées en transformant un trottoir d'un simple coup de pochoir, par lequel on se contente d'aposer le pictogramme « voie cyclable » : le piéton est alors contraint d'aller marcher ailleurs, tandis que sur la chaussée voisine, l'espace dévolu à l'automobile et à son stationnement est préservé ; ce qui revient en somme à diviser les modes actifs, pour mieux laisser toute sa place à l'automobile.

Ainsi, le constat que faisait Jacques Lacarrière, il y a presque cinquante ans, alors que le parc automobile amorçait sa fulgurante croissance, conserve-t-il aujourd'hui toute sa sagacité : « Marcher de nos jours, et surtout de nos jours, ce n'est pas revenir aux temps néolithiques, mais bien plutôt être prophète² ».

2. Jacques Lacarrière, Chemin faisant : mille kilomètres à pied à travers la France, Fayard, 1974.



À Brest, expérimentation de piétonnisation aux abords de la place Guérin dans le quartier Saint-Martin.
Crédit : Mathieu Le Gall - Brest métropole

Le baromètre des villes marchables

Le collectif « Place aux piétons » a réalisé, en partenariat avec l'Ademe, entre décembre 2020 et mars 2021, une enquête en ligne auprès des Français, sur le thème de la marchabilité de leur ville, et des améliorations, le cas échéant, souhaitées. Baptisée « Baromètre des villes marchables », cette enquête inspirée du « Baromètre des villes cyclables » a récolté 68 510 participations, lesquelles mettent en évidence les difficultés rencontrées dans la pratique de la marche en ville.

Parmi les 200 villes ayant obtenu plus de 40 réponses

65 ont une note supérieure à 10, soit la classe **C**

20 ont une note supérieure à 10, soit la classe **B**

Parmi les 3 villes classées dans l'Ouest breton

Brest a une moyenne de 9,3/20, soit la classe **D**

Plabennec a une note de 7,2/20, soit la classe **E**

Saint-Brieuc a une note de 8,87/20, soit la classe **D**

Rapport à la marche

- A*** Excellent
- A** Très favorable
- B** Favorable
- C** Plutôt favorable
- D** Moyennement favorable
- E** Plutôt défavorable
- F** Défavorable
- G** Très défavorable

Principales critiques émises par les répondants

Un **manque d'intérêt** par les villes pour les piétons **E**

Un **manque de confort** durant les déplacements à pied **D**

Trop de **conflit d'usage** (circulation automobile, stationnement illicite, aménagement cyclable dangereux, etc.) **D**

Un **manque de sécurité** se fait ressentir lors de la traversée d'un carrefour routier ou d'un rond point **D**

Des difficultés pour rejoindre les communes voisines par un **manque d'aménagements** dédiés et de sécurité **D**

Des PMR, enfants et personnes âgées estiment se **sentir en danger** lors des déplacements à pied (il est relevé que les enfants ont des difficultés à se rendre à pied à l'école) **E**



Principales demandes formulées par les répondants

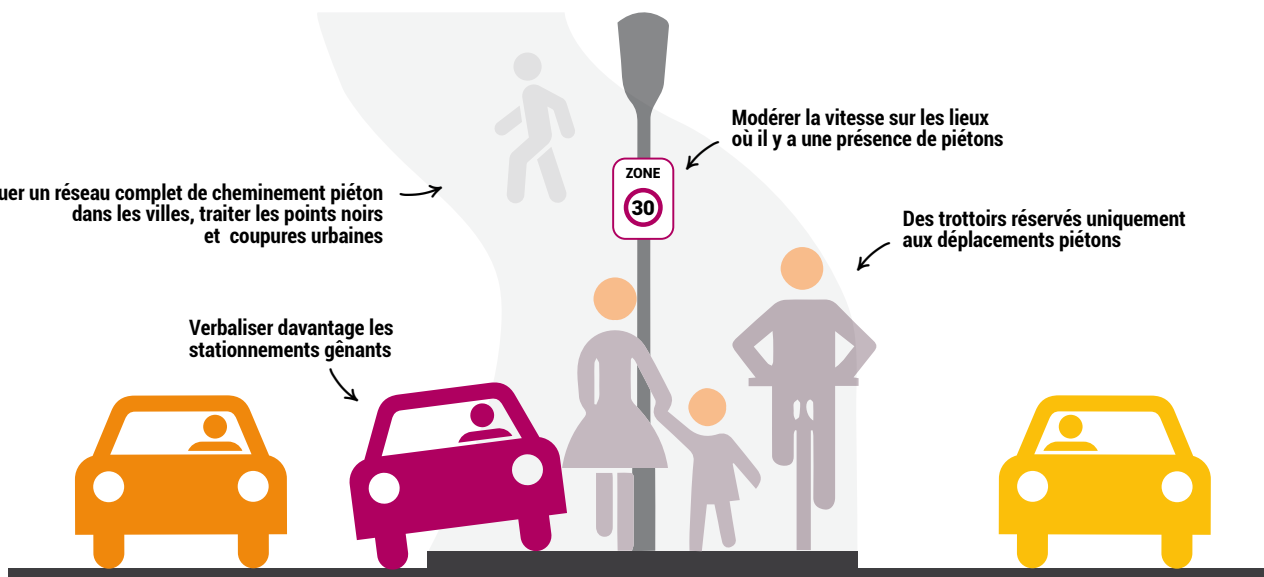
Constituer un réseau complet de cheminement piéton dans les villes, traiter les points noirs et coupures urbaines

Verbaliser davantage les stationnements gênants

Modérer la vitesse sur les lieux où il y a une présence de piétons

Des trottoirs réservés uniquement aux déplacements piétons

Des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles



(A)DEUPa
BREST • BRETAGNE

Le cas d'école de Pontevedra

Dans son ouvrage, intitulé « Et si... », Rob Hopkins, l'initiateur du Mouvement international des villes en transition, nous invite à « libérer notre imagination pour créer le futur que nous voulons ».

Et si, – en accord avec cette incitation – le moment était venu de reconsidérer la place du piéton dans les villes et leurs centres ? Et si par exemple, le piéton y redevenait prioritaire ? Autrement dit, et si, plutôt que de chercher à « concilier » piétons et automobiles, comme nous le faisons depuis maintenant des décennies, avec force dispositifs en tous genres (séparation physique des différents usagers, carrefours à feux, passages protégés pour les piétons, sectorisation sophistiquée des règles de circulation, etc.), cette idée de bon sens du « piéton prioritaire » s'imposait ? Il est relativement aisé d'imaginer l'impact positif immédiat que produirait cette disposition peu coûteuse. Instaurer la priorité du piéton permet en effet de faire évoluer les comportements. Les zones dites « de rencontre » en attestent déjà, de même qu'elles démontrent la dispense des besoins en signalisation (verticale et au sol) qui se sont multipliés, ainsi qu'en dispositifs de cantonnement, qui encombrant l'espace public des villes.

Parmi d'autres exemples, s'intéresser à celui de Pontevedra en Espagne est à cet égard édifiant.

Pontevedra est une ville espagnole de 83 000 habitants, située dans la communauté autonome de Galice. Elle bénéficie d'une renommée internationale en raison de sa politique en faveur des piétons menée depuis 20 ans. Lorsque Miguel Fernández Lores est élu maire en 1999, la ville est encombrée par un trafic automobile dense. Certains carrefours voient défiler 30 000 véhicules par jour. Une des premières mesures entreprise est la piétonnisation d'axes centraux de transit, pour inciter les automobilistes qui ne sont pas obligés de rentrer dans la ville à la contourner. Puis, le stationnement en centre-ville est progressivement supprimé alors que dans le même temps 8 000 places de parkings gratuites sont aménagées aux abords de la ville. Une importante présence policière et des amendes dissuasives permettent de contrôler les règles d'accès et de stationnement. Finalement, 90 % du trafic automobile sera supprimé en 20 ans et aujourd'hui, l'accès automobile à la ville est limité aux résidents, professionnels ou personnes handicapées. En supprimant tous les feux rouges, en limitant la vitesse automobile à 10 km/h, en passant toutes les rues à sens unique, la ville parvient depuis 9 ans à éviter tout accident mortel. 20 M€ sont consacrés aux aménagements sur l'espace public chaque année. Les commerçants du centre-ville, initialement mobilisés contre le projet de piétonnisation, constatent finalement une hausse de la fréquentation de leurs commerces. Miguel Fernández Lores a été réélu 6 fois depuis 1999. Sur cette période, les émissions de CO₂ ont chuté de 60 % et la ville a gagné 9 000 habitants.



Vue aérienne de Pontevedra, depuis la rive droite du Lérez qui borde le centre historique au nord et à l'ouest. Au premier plan, l'un des parkings gratuits situés en bordure de la zone piétonne. L'accessibilité automobile du centre-ville n'est pas condamnée, mais limitée. La voiture est simplement rendue indésirable là où son utilisation est la moins pertinente. Crédit : Adobe Stock, Jack F.

Piétonnisation : de quoi parle-t-on ?

Quand on pense villes ou quartiers piétonniers, viennent inévitablement à l'esprit certains exemples symboliques sinon archétypiques : le cas du centre-ville d'Amsterdam aux Pays-Bas, celui de Venise en Italie, celui de Zermatt en Suisse, ou encore celui de l'ancienne médina fortifiée de Fès au Maroc... Autant d'exemples des formes que peut revêtir une ville piétonne, mais qui correspondent à des situations relativement exceptionnelles.

Plus ordinairement, sont convoqués afin d'illustrer ce sujet de la piétonnisation, les exemples de Copenhague au Danemark, qui a beaucoup œuvré ces dernières années pour favoriser les mobilités actives et communiqué sur cette démarche, ou celui de Pontevedra en Espagne, lui aussi très médiatique. Plus usuellement encore, une foultitude d'exemples peuvent être conviés, qu'on les appelle zone piétonne, secteur ou plateau piétonnier, zone à trafic limité... Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, les expériences se sont en effet multipliées, connaissant des déclinaisons variées et, pour qui cherche des exemples, Rouen, Strasbourg, Bordeaux, Barcelone ou encore, le Lijnbaan de Rotterdam pourront imaginer le propos, parmi quantité d'autres expériences.

Ce développement des aires piétonnes a été doublement encouragé dans les villes : en réponse, d'une part à l'essor considérable de l'automobile et ses conséquences ; sous l'impulsion, d'autre part de la patrimonialisation et de la volonté de sauvegarde de certaines centralités historiques. Les revendications en faveur de la piétonnisation ne sont en effet pas nouvelles. Elles s'expriment en France

dès les années soixante-dix en réaction à l'adaptation parfois brutale des villes au flux et au stockage automobiles, ainsi qu'à l'application sans ménagement du dogme de la vitesse, qui bouleversent profondément nombre de conditions urbaines. Elles sont donc aussi liées à la question des rythmes et aspirent, le cas échéant, à réintroduire l'allure modérée dans un espace public qui couramment a été reformaté et conditionné pour favoriser la vitesse automobile, lorsqu'il n'est pas accaparé par les besoins de son stationnement. Communément, le vocable un peu abrupt de piétonnisation désigne donc l'action de transformation d'une voie (ou d'un ensemble de voies) jusque-là ouverte à la circulation et au stationnement automobiles, pour y rééquilibrer le partage de l'espace en faveur des piétons (et, le cas échéant, aux cyclistes). Par la piétonnisation, il s'agit le plus souvent de remédier à une situation urbaine dégradée sous la pression de la circulation automobile, et de retrouver des conditions apaisées, propices à l'urbanité. L'enjeu est celui de l'amélioration du cadre de vie et de l'habitabilité, dans son acception la plus large et en tenant compte de tous les publics : notamment des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées.

Piétonniser c'est redonner sa place au premier des modes de locomotion et au vecteur privilégié de l'urbanité : la marche. C'est aussi, réhabiliter l'essence narrative des lieux, en les débarrassant de l'interférence de l'automobile, rétablir le dialogue entre les composantes de la ville, bâtées et non-bâtées, restaurer la fonction symbolique et tout simplement ranimer le plaisir de la ville.

Plusieurs bénéfices simultanés sont donc attendus d'une politique de piétonnisation : la réhabilitation de lieux et d'espaces ; le rééquilibrage du partage de l'espace public

au profit des mobilités actives, de l'agrément et de la sécurisation des parcours ; la réduction de la pollution de l'air ; la lutte contre la sédentarité, la diminution du bruit et du stress ; la réappropriation effective et affective des centralités (par les habitants et par leurs visiteurs) ; le développement de la chalandise, etc.

Avec l'accroissement exponentiel du parc automobile et la demande indexée en matière de stationnements³, l'espace public des villes a fait l'objet au fil du temps, d'une convoitise de plus en plus décomplexée, le moindre espace étant souvent perçu comme potentialité de stationnement. Deux types de conséquences en découlent :

- En premier lieu, l'irruption sur l'espace public de quantité de dispositifs défensifs et de régulation (plots, potelets, barrières, bordures, panneaux et signalisation en tous genres, etc.), afin d'endiguer la colonisation par les véhicules, préserver un espace pour les autres usagers, notamment les piétons et faciliter le trafic motorisé.
- En second lieu et de façon plus dommageable, l'affaiblissement de l'influence exercée par le patrimoine, notamment bâti, sur l'espace public : l'automobile s'étant de fait interposée dans la relation de l'un à l'autre. Nombre d'édifices publics, pourtant significatifs, passent ainsi relativement inaperçus, devenus inaptes à marquer la sphère publique de leur présence, escamotés dans l'essai de véhicules et de dispositifs susmentionnés qui les environne.

3. Contre-intuitivement, une automobile est surtout immobile : elle passe en moyenne 95 % de son temps à l'arrêt.



Strasbourg. Point de vue identique de la Place Austerlitz en 2011 et aujourd'hui. Ici, le projet de piétonnisation intégré à la fois des objectifs de réappropriation de l'espace public, de désimpermeabilisation du sol et de renforcement de la nature en ville, afin de contrer les risques liés au ruissellement et aux phénomènes d'îlots de chaleur urbains. Crédit : Adeupa et ADEUS/Jean Isenmann

Piétonner c'est redonner sa place au premier des modes de locomotion et au vecteur privilégié de l'urbanité : la marche. C'est aussi rétablir le dialogue entre les composantes de la ville, bâties et non-bâties ; réhabiliter l'essence narrative des lieux, en les débarrassant de l'interférence de l'automobile et tout simplement, redonner le plaisir de la ville



Dotée d'une zone à trafic limité, la ville italienne de Ferrare (135.000 habitant-e-s) peut se targuer d'une part modale du vélo supérieure à 20% - Crédit : Adeupa

L'action de piétonnisation peut revêtir différentes formes et être plus ou moins exclusive des véhicules motorisés. Elle peut être sélective, ayant pour simple but la modération du trafic en autorisant ou pas certains véhicules à circuler à l'intérieur d'un périmètre. Elle peut être temporaire et correspondre par exemple, aux horaires d'entrée et de sortie des enfants dans les écoles. Dans d'autres cas, elle pourra être saisonnière et répondre, par exemple, à l'afflux de vacanciers en période estivale dans certaines villes touristiques. Enfin, elle fait également fréquemment l'objet d'expérimentations préalables, avant de bénéficier le cas échéant d'une mise en œuvre pérenne. Ce sont, à titre d'illustration

les opérations « Quai des possibles » à Lannion, « Place des possibles » à Saint-Brieuc, « La voie est libre » à Lyon, ou encore « Coups de sifflet sur la Seine » puis « Paris Plages », à l'origine de la piétonnisation, aujourd'hui effective et bien intégrée, de l'ancienne voie sur berge Georges Pompidou à Paris.

Enfin, bien qu'une action de piétonnisation soit d'autant plus probante qu'elle s'inscrit dans une politique globale, piétonner ne signifie pas nécessairement s'intéresser à un ensemble de rues ou à un périmètre urbain de superficie conséquente. Il peut dans certains cas s'agir de libérer un espace public – même de dimensions

modestes – jusque-là affecté au stationnement, afin de le requalifier et de revaloriser avec lui son environnement et l'habitabilité des fonctions et ensembles immobiliers qui l'accompagnent. En effet, les espaces publics dont le statut de parking résulte d'une « situation de fait », progressivement entérinée, c'est-à-dire sans que cette affectation n'ait vraiment été délibérée, sont légion : de quelques véhicules isolés à l'origine, la fonction de stationnement s'y est progressivement installée au fil des ans ; entré dans les habitudes, tel parking « sauvage » a peu à peu été aménagé, pour finalement être officialisé et pérennisé. Piétonner c'est aussi reconsidérer ce genre de situations.



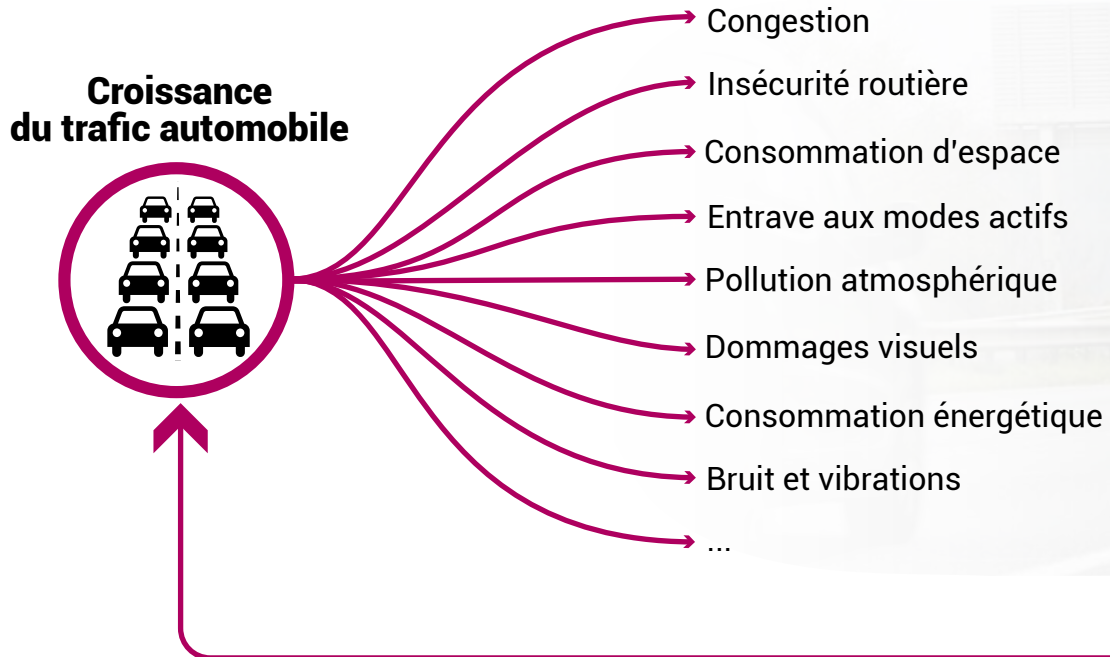
À Lannion, l'opération Quai des possibles, plébiscitée par le public, a démontré le potentiel des quais du Léguer, jusque-là affectés au stationnement automobile, en matière de requalification et de revitalisation urbaines. Crédit : Adeupa



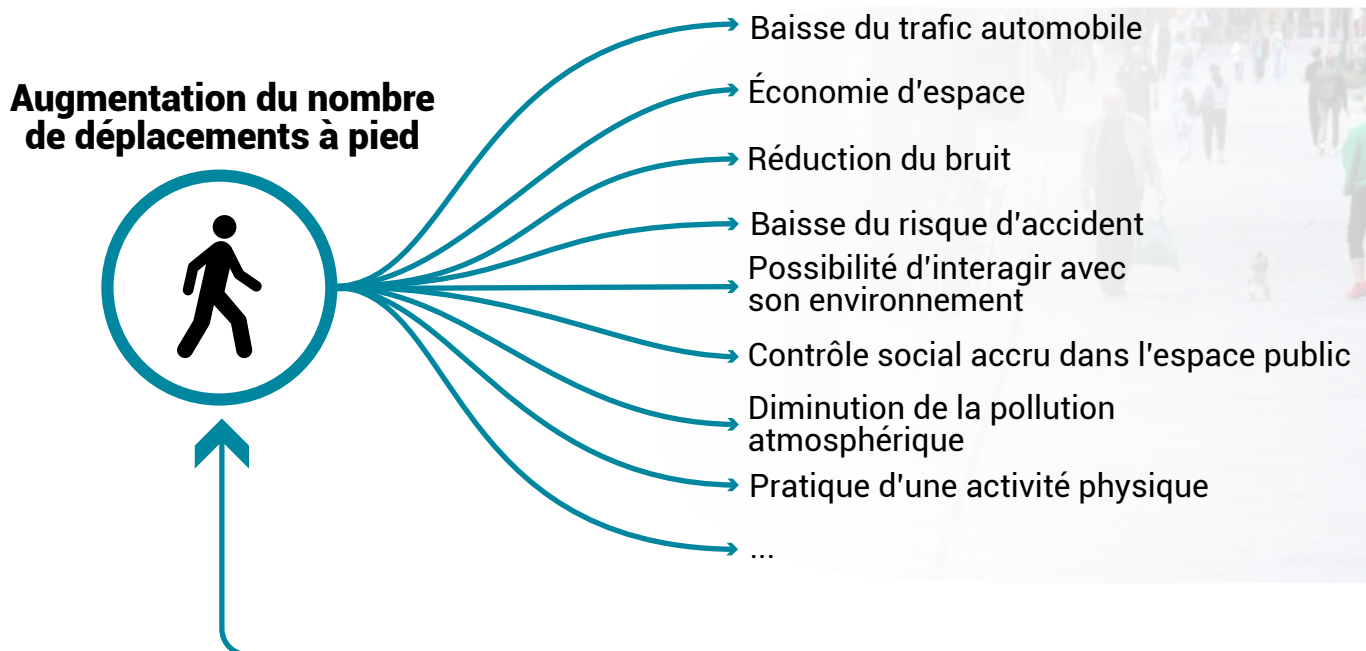
La zone à trafic limité (ZTL) de Nantes, instaurée en 2011. Crédit : Nantes métropole

Les principaux problèmes associés à la croissance du trafic automobile

Impacts directs distincts



Les principaux bénéfices associés à la marche réhabilitée en tant que mode de déplacement à part entière



Impacts indirects liés



- Désafection pour les modes actifs
- Dégradation de la santé humaine
- Dépréciation de l'espace public
- Altération du cadre de vie
- Perte d'attractivité des centralités
- Allongement des distances parcourues
- Réduction des interactions sociales de proximité



Amélioration de la fréquentation des commerces

- Économies de dépenses publiques en matière de santé
- Promotion de la marche et des modes actifs
- Amélioration de la santé humaine
- Désimperméabilisation
- Réhabilitation de l'espace public
- Contribution au plaisir de la ville
- Adaptation à l'urgence climatique

4 dispositifs réglementaires à bien distinguer

La zone 30 : un premier pas vers la modération de la vitesse automobile

La zone 30 n'est pas un aménagement spécifiquement piéton mais une limitation de la vitesse à 30 km/h pour les véhicules motorisés. Les piétons doivent circuler sur les trottoirs mais peuvent traverser en tout point de la chaussée. Les cyclistes sont autorisés à circuler sur la route, dans les deux sens lorsque la voie est à sens unique, sauf contre-indication. Ce dispositif a tendance à se développer aujourd'hui mais son efficacité est relative :

- lorsqu'il se limite à la pose d'une signalisation (panneaux en bordure de chaussée et/ou peinture au sol) sans action significative sur l'emprise routière, ce qui n'a qu'un impact très modéré sur la vitesse de circulation ;
- en l'absence de contrôle et de sanctions. L'irrespect de la règle (dépassement de vitesse) et les comportements dangereux perdurent.

La zone de rencontre : une solution intermédiaire entre la zone 30 et l'aire piétonne

La zone de rencontre donne la priorité aux piétons sur toute la largeur de la voie. Cet espace est ouvert à tous modes de déplacements, motorisés ou non, avec une limitation de vitesse à 20 km/h. Les usagers les plus vulnérables ont la priorité suivant cet ordre : piétons, cyclistes, engins de déplacement personnels (trottinette, gyropode...), deux roues motorisés, et enfin voitures. Les piétons n'ont pas la priorité face aux transports guidés tels que le tramway ou les BHNS, qui sont prioritaires sur tous les autres modes. Les zones de rencontre sont principalement aménagées lorsque la densité de piétons est forte et qu'une nécessité de maintenir un accès minimal aux véhicules motorisés se fait ressentir. Elle requiert un grand soin apporté aux aménagements, qui doivent faciliter la cohabitation des modes et inciter les usagers motorisés à modérer leur vitesse.

La zone à trafic limité (ZTL) : un contrôle d'accès en fonction des usages

La ZTL vise à réduire la circulation automobile à l'intérieur d'un périmètre en autorisant l'accès seulement à certains usagers : résidents, travailleurs, livreurs... Elle limite ainsi le trafic automobile de transit en le reportant à l'extérieur du périmètre. Ce système de régulation a d'abord été mis en place dans des villes italiennes (Bologne, Florence, Ferrare...) pour protéger les façades de la pollution automobile. Cette réglementation varie d'une ville à l'autre et intègre également des critères de pollution : les véhicules peu polluants ou électriques y sont parfois autorisés.

La ville de Nantes est la première ville française à mettre en place, depuis 2011, des zones à trafic limité (ZTL). La vitesse y est limitée à 30 km/h. Seuls les transports en commun, modes actifs et les véhicules ayant une autorisation peuvent y accéder. Aucune borne d'accès n'est implantée, la ville fait appel au civisme de ces habitant·e·s.

La zone à faible émission (ZFE) : interdite aux véhicules les plus polluants

Les ZFE limitent l'accès au centre-ville aux véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques, comme les particules fines (PM) et les oxydes d'azotes (NOx). En avril 2020, 247 ZFE existaient dans 13 pays européens. En France, des ZFE ont été mises en place à Paris, dans certaines communes du Grand Paris, dans la métropole du Grand Lyon, à Strasbourg et dans la métropole Grenoble Alpes. Les ZFE visent principalement à améliorer la qualité de l'air. Leur mise en place doit comporter des mesures d'accompagnement pour ne pas discriminer les ménages les plus modestes, parfois contraints d'utiliser les véhicules les plus polluants et ne disposant pas toujours de solution de report modal ou des ressources financières pour changer de véhicules. La loi « Climat et Résilience », promulguée le 24 août 2021, va accélérer la mise en place des ZFE-m (« m » pour mobilités) en les rendant obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. Un arrêté qui délimitera les ZFE devra aussi fixer les mesures de restriction de circulation applicables, déterminer les catégories de véhicules concernés, mais aussi préciser « les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées ».

« No parking, no business » : un slogan contestable

Lors de concertations et/ou de réunions publiques en matière de projet urbain, la question de l'insuffisance présumée du stationnement est très souvent au cœur des débats. À en juger par les interpellations véhémentes les plus fréquentes, le stationnement automobile peut alors sembler fatalement pénurique. Ce sujet du stationnement avivera d'autant plus les débats qu'ils concernent un projet de piétonnisation ou qu'il s'agisse en l'occurrence de restreindre d'une quelconque façon l'accessibilité de l'automobile à certains secteurs. La formule « no parking / no business⁴ », née dans la seconde moitié du XX^e siècle, avec l'âge d'or de la civilisation automobile, demeure d'actualité et illustre bien, de manière parfois simpliste, cet état de fait.

Revenons un peu en arrière. Avant l'apparition de l'automobile, les villes répondaient aux exigences des vitesses lentes : marche, traction hippomobile, bicyclettes, etc. Ces modes de déplacement dictaient notamment l'emplacement des commerces, le plus souvent concentrés dans les centralités. L'avènement des véhicules motorisés a modifié le paysage urbain, bouleversant l'implantation des commerces, puis la forme urbaine toute entière, dans un grand mouvement de dispersion centrifuge, ne laissant finalement que peu de place aux modes actifs. Après la Seconde Guerre mondiale, avec l'essor de l'automobile, considérée

comme symbole de développement, la circulation se complique, la place de parking autorisée devient une denrée rare et le stationnement illicite se généralise. En ville, on adapte donc l'espace public à la multitude automobile grandissante et on ne cessera plus de le faire.

Dans les années soixante, alors que la grande distribution révolutionne le commerce, le théoricien américain d'origine colombienne Bernardo Trujillo met à profit cette mutation pour développer entre autres préceptes, celui du « no parking / no business ». Ses thèses rencontrent une audience très favorable en France, où les hypermarchés et centres commerciaux périurbains se multiplient. Quelque soixante ans plus tard, elles restent enracinées et vivaces, procédant à la fois de ce puissant lobbying aux racines lointaines et d'inquiétudes de certains acteurs comme les commerçant-e-s, qui estiment cruciale la question du parking automobile au regard de la concurrence commerciale périurbaine et redoutent une perte de chalandise, dès lors que l'accessibilité immédiate en voiture offerte à leur clientèle pourrait être contrariée. Cette vision perdure à l'heure actuelle, bien que les études et enquêtes ménages déplacements (EMD) démontrent la surestimation fréquente par les commerçant-e-s de la part d'automobilistes parmi leur clientèle. En outre, à chaque visite dans un magasin de centre-ville ou de proximité, un automobiliste dépense en moyenne 50 % de plus qu'un piéton, un cycliste ou un usager des transports publics. Mais par semaine l'automobiliste dépense en moyenne dans un magasin donné 87 % de moins que le piéton, 12 %




de moins que le cycliste et 3 % de moins que l'usager des transports publics.

Cette préoccupation à l'égard du stationnement dans les centres-villes, fondée sur le préjugé de son insuffisance et assortie de l'assertion « no parking / no business » comme motif de sa revendication permanente, n'est pas sans conséquence. Soumis à une pression continuelle, l'espace public est insensiblement mais assurément grignoté et le moindre retour en arrière s'avère un combat difficile, tandis que les parkings publics de centres-villes constituent autant « d'aspirateurs à voitures », générateurs de flux de véhicules, accompagnés de phénomènes d'encombrement d'autant plus inévitables que leurs capacités sont généralement modestes et fréquemment saturées. La recherche d'une place de stationnement engendre en effet les mêmes externalités négatives qu'un autre flux de circulation automobile : bruit, pollution atmosphérique, émission de gaz à effet de serre, congestion et insécurité routière. Le bureau d'étude Sareco, spécialisé dans l'ingénierie du stationnement, estimait ainsi en 2005, entre 5 et 10 % la part du trafic urbain consacrée à la recherche d'un stationnement en France, et chiffrait le coût du temps perdu, autour de 600 millions d'euros par an⁵.

4. Cf. Observatoire des mobilités n°6 « Et si nous revenions sur nos idées reçues ? ». Idée reçue n°5 : « No parking / no business », pages 7-8. Adeupa Brest-Bretagne, octobre 2020.

5. La recherche d'une place de stationnement en France : Stratégies, nuisances associées, enjeux de gestion. Étude réalisée par SARECO dans le cadre du PREDIT, pour le compte de l'ADEME.

Mode de déplacement principal utilisé pour accéder aux grandes surfaces et aux petits et moyens commerces dans le pays de Brest

	Brest		Autres communes de Brest métropole		Autres communes du pays de Brest	
	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces
	63 %	40 %	91 %	71 %	89 %	60 %
	29 %	54 %	4 %	27 %	9 %	38 %
	7 %	4 %	1 %	1 %	-	-

** EMD Pays de Brest 2018, Brest métropole

À Brest, 54% des déplacements à destination des petits et moyens commerces sont réalisés à pied.



Morlaix. Point de vue identique de la place Cormic dans sa configuration ordinaire et dans sa conformation festive.

L'Ouest breton n'échappe pas à ces débats sur le stationnement. Plusieurs exemples témoignent directement de la difficulté d'entreprendre rapidement un projet de piétonnisation, voire une simple redéfinition limitative de l'espace accordé à la voiture.

Ainsi, à **Morlaix**, la place de la voiture demeure prégnante malgré la présence d'une structure médiévale remarquablement conservée, et l'une des plus grandes concentrations patrimoniales de Bretagne⁶, superbement mise en scène par son site de coteaux abrupts à la confluence de vallées.

Actuellement engagée dans l'élaboration de son Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), Morlaix est dotée depuis 2003, d'une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP),

6. Morlaix compte 152 maisons à pans de bois, en comparaison des 73 recensées à Quimper.

transformée en 2017, en Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (Avap). Mais cet outil s'est jusqu'à présent montré insuffisant pour permettre la requalification des principaux espaces publics.

Soumis notamment à la concurrence d'une périphérie commerciale proliférante (le Launay à Saint-Martin-des-Champs, Saint-Fiacre à Plourin-lès-Morlaix, ou La Boissière à Morlaix), le centre-ville cherche encore les modalités de son repositionnement, affectant la totalité de ses places et espaces publics majeurs aux automobiles. Il en est ainsi des places du Général de Gaulle, Cormic, des Otages⁷, de Viarmes, des Jacobins, Allende, ou encore du Marc'hallac'h, cela alors même que la répartition des parts de marché entre centre-ville et périphérie reste déséquilibrée (13 % au centre-ville contre 87 % pour le

7. Ces trois places recouvrent depuis le début des années soixante, l'ancien bassin amont de la rivière de Morlaix, dont Morlaix communauté prévoit aujourd'hui la réouverture, dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI), qui frappent régulièrement le centre-ville.

commerce périphérique⁸) et que la vacance commerciale au centre-ville affiche un taux de 23,8 % en moyenne de locaux vides⁹.

Cependant, la ville de Morlaix présente en matière de pratique pédestre, des prédispositions et un authentique potentiel, avec un réseau de ruelles et d'itinéraires, dont attestent ses « Parcours des venelles ». À visée principalement touristique, la vocation de ces circuits pourrait évoluer. Profitant de son intégration au dispositif national Action cœur de ville, Morlaix a notamment inscrit l'amélioration de l'accessibilité du centre-ville parmi les priorités de son Opération de revitalisation de territoire (ORT) et entend, pour ce faire, développer les mobilités actives et décarbonées. La création de liaisons douces

8. Source : Convention Action cœur de ville / Observatoire du commerce de la CCI de Bretagne.

9. Source : Diagnostic préalable au schéma de référence du Cœur de Ville / Groupement A3 Paysage, mandataire, Urbanis, Lestoux et Associés, Mobhilis.



Morlaix. Point de vue identique de la place Allende dans sa configuration ordinaire et dans sa conformation marchande qui démontre chaque samedi matin, que cet écran historique peut être autre chose qu'un parking. Crédits : Adeupa

L'hypermobilité automobile considérée comme un droit et une liberté essentiels, conjuguée au credo encore tenace du « no parking / no business », contribuent à expliquer pourquoi la piétonnisation demeure si souvent l'objet d'âpres débats, pour n'être en définitive que très rarement et modestement pratiquée

et de pistes cyclables sont fléchées à ce titre, de même que la réorganisation des parkings localisés aux abords de l'hypercentre ou en cœur de ville. En outre, il est prévu que ce travail de « refonte » des mobilités, pour un meilleur partage de l'espace entre usagers et modes de déplacement, s'accompagne d'une requalification de la séquence urbaine entre l'Hôtel de ville et le port, profitant notamment de la réouverture de l'ancien bassin rendu nécessaire dans le cadre du plan de lutte contre les inondations.

La ville de **Guingamp** dispose également d'une Avap et constitue une belle illustration d'une ville patrimoniale, depuis longtemps engagée, dans diverses actions de mise en valeur urbaine. Celles-ci posent de fait, entre autres questions, celle de la place de la voiture, très présente sur l'espace public, sans toutefois s'être autorisées jusqu'à présent la piétonnisation en bonne et due forme. Ainsi, en 2018, la rénovation de l'espace public de la place du Centre, remarquable par son patrimoine des XV^e et XVI^e siècles (maisons à pans de bois, fontaine de la Plomé), n'a pas remis en cause le stationnement automobile (une centaine de places ont été maintenues à l'intérieur de son périmètre). En son temps, l'aménagement en « zone de rencontre » de la rue Notre-Dame, principale artère commerçante, avait fait le même choix de ne pas renoncer aux stationnements unilatéraux, tandis qu'aujourd'hui, c'est au

tour de la petite place de la République, voisine de la place du Centre, d'être rénovée, avec là aussi le maintien des 37 places de stationnement existantes.

Autant de démonstrations des difficultés auxquelles peut se heurter une velléité de reconsidérer l'emprise de la voiture, sur l'espace public, qui plus est dans une ville moyenne. Le « no parking, no business » contribue à expliquer pourquoi les projets de piétonnisation génèrent plus souvent d'âpres débats que d'effectives et significatives réalisations : dans ce domaine de la piétonnisation, touchant au sujet sensible de l'automobile et à son image de « liberté », la mise en pratique est en effet, d'autant plus rare et mesurée que l'hostilité qu'elle reçoit peut s'avérer conséquente.

À Guingamp pourtant, les capacités de stationnement ne font pas défaut aux abords de l'hypercentre : l'importante ceinture défensive, qui complétait le château médiéval et constituait la ville close est aujourd'hui occupée par des surfaces de voirie et de parkings qui de fait enserrant le centre-ville. À son tour, le statut de ces espaces est actuellement réinterrogé, toujours dans une optique de mise en valeur et de réforme du caractère excessivement routier des lieux. Une réflexion est notamment en cours, s'agissant des places de Verdun et de l'esplanade du Vally.

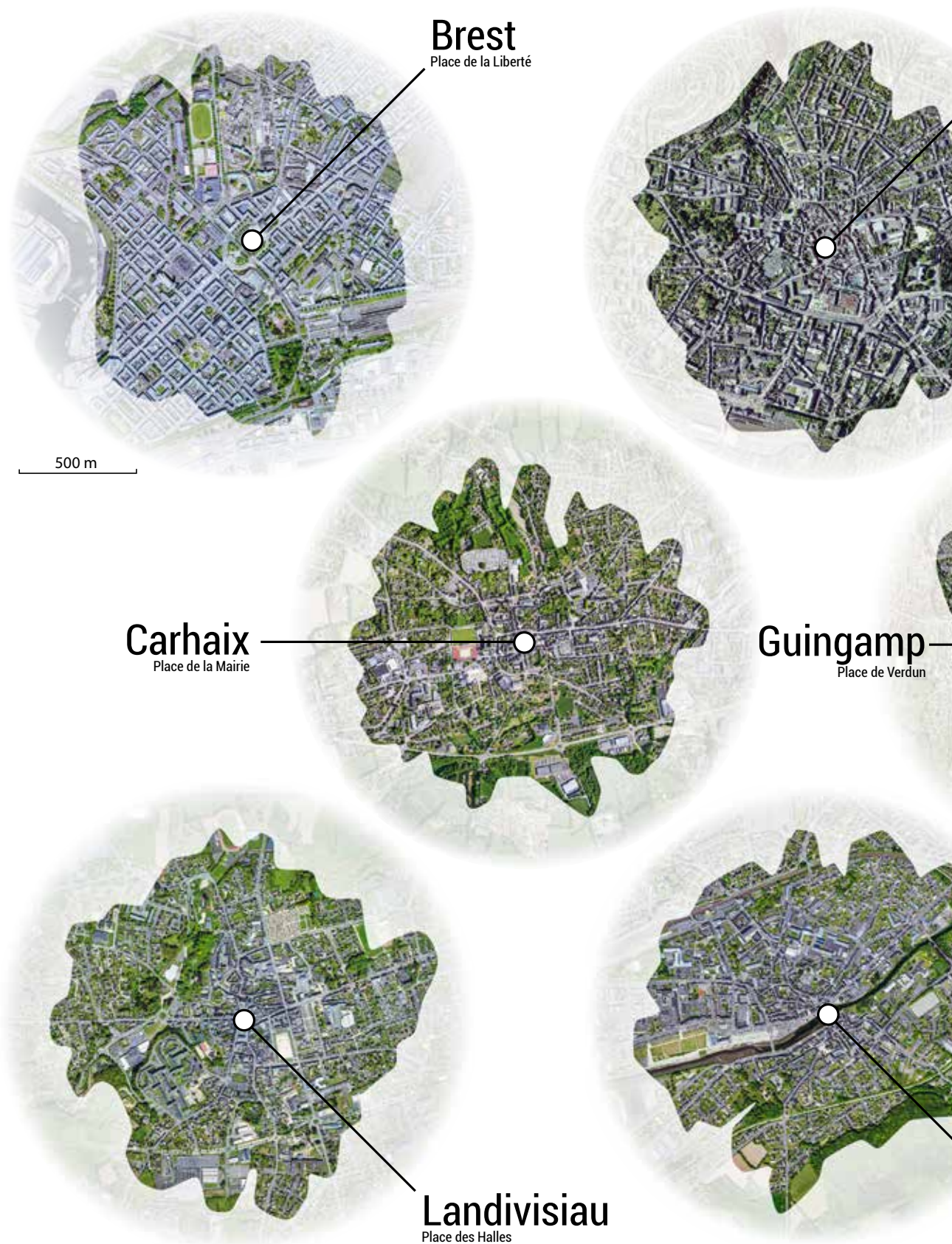
Ces exemples ne sont pas isolés, ni bien évidemment l'apanage de l'Ouest breton. Ils concernent de nombreuses villes et villages, dotés d'un patrimoine historique remarquable, cependant occulté par un espace public essentiellement dédié au stationnement : tels parvis ou place sont devenus parkings. Bien que l'intérêt qu'ils présentaient n'ait pas complètement disparu, il est éclipsé. Ces lieux ne sont plus fréquentés pour la promenade ou la flânerie, mais d'abord pour y garer sa voiture. Pourtant, lorsqu'il s'agit de promouvoir la ville et son patrimoine, les prises de vues veillent à ce que les voitures soient absentes. Au final, ces photos promotionnelles ne reflètent pas toujours totalement la réalité quotidienne.



À Guingamp, la place du Centre a été réaménagée en 2018 sans toutefois remettre en cause la fonction stationnement - Crédit : Adeupa

Rayon de dix minutes à pied dans quelques centralités de l'Ouest breton

Le périmètre coloré représente le territoire accessible en moins de 10 minutes de marche depuis un point central, en tenant compte de la topographie et des diverses coupures urbaines (axes routiers, chemin de fer...).



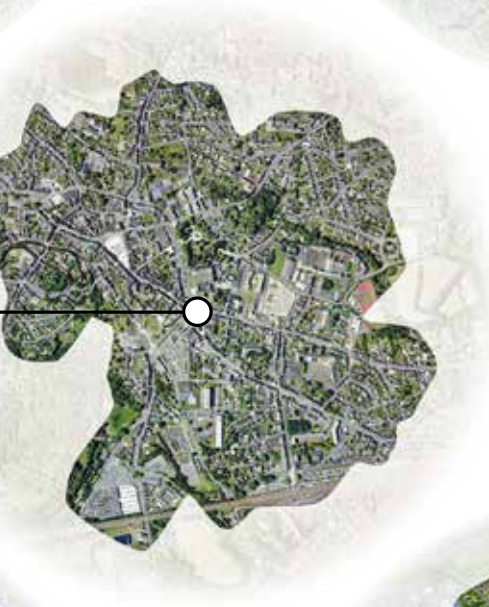
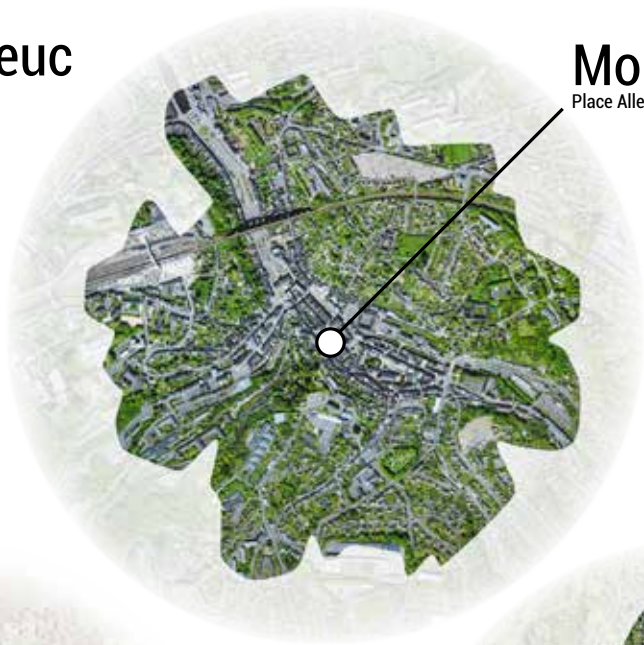
Saint-Brieuc

Place de la Résistance



Morlaix

Place Allende



Lannion

Place des Halles



Landerneau

Pont de Rohan



Guipavas

Place Saint-Herbot

La piétonnisation dans l'Ouest breton : une conséquence plutôt qu'un objectif en tant que tel

La plupart du temps, dans les centralités de l'Ouest breton, la diminution de l'espace accordé à l'automobile sur l'espace public, voire plus rarement le retrait complet de la voiture résulte de visées extérieures à l'objectif de piétonnisation en tant que tel. Elle est un effet secondaire ou une conséquence d'autres buts, qui peuvent éventuellement se combiner et converger, mais donnent dans l'ensemble des résultats encore modestes du point de vue du rééquilibrage de la surface accordée au piéton par rapport à l'automobile.

Dans certains cas, c'est la création d'une nouvelle infrastructure de transport en commun qui en est le ressort : nouvelle ligne de tramway ou de bus à haut niveau de service (BHNS). Dans d'autres cas, elle est le résultat de la volonté de mise en valeur d'éléments d'intérêt patrimonial, qu'ils soient bâtis ou non (édifices, lieux remarquables, etc.). Dans d'autres cas encore, elle est commandée par la mise en œuvre de stratégies de revitalisation des centralités, lesquelles, parmi les multiples leviers concernés, ne manquent généralement pas de s'intéresser à celui du statut de l'espace public et à l'enjeu de sa requalification spatiale et fonctionnelle.

Le ressort de l'infrastructure de transport en commun

L'accroissement de la surface d'espace public accordée aux piétons peut trouver un excellent allié dans les opérations dédiées aux modes de transports lourds. Traditionnellement, la création d'une nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre est un vaste chantier aux incidences multiples : il faut prévoir pour le matériel roulant un dépôt, un centre de maintenance, construire des parkings-relais pour favoriser le report modal des automobilistes, etc. En matière d'espace public, le tracé implique un nouveau partage de la voirie afin de permettre l'insertion du tramway (ou du BHNS) et de ses différentes stations. Le plus souvent, des réaménagements conséquents sont donc nécessaires, lesquels incitent à la mise en valeur des espaces desservis, et encouragent à donner une nouvelle place aux cyclistes, aux piétons ou aux espaces verts. Au final, la qualité urbaine s'en trouve profondément renouvelée et améliorée.

Ce fut le cas à **Brest** avec la création de la première ligne de tramway au tournant des années 2000 et ce le sera à nouveau avec l'extension prochaine du réseau, aujourd'hui engagée. La première ligne a concouru à modifier la physionomie

de la ville. Elle a contribué à réformer significativement les espaces dans lesquels elle s'insère, et à accorder davantage de place aux piétons, particulièrement dans la séquence du centre-ville où l'automobile était omniprésente. Son aménagement s'est ainsi accompagné de la piétonnisation du principal axe commerçant de la ville, sur un linéaire de près de trois kilomètres. La circulation automobile y a été fortement réduite, au profit du tramway et des modes actifs. Les places de stationnement en voirie ont été supprimées, notamment en mettant mieux à profit les nombreux parkings en ouvrage existants. C'est la part modale de la marche qui a d'ailleurs connue la plus forte augmentation à Brest sur la période 2004-2018, en gagnant près de 5 points.

Le réaménagement de la place de la Liberté et du Square Mathon réalisés par Bernard Huet à la fin des années 1990, en même temps que le parking souterrain de 450 places, ont eux aussi bénéficié de cette évolution. Ils figurent désormais en tant que jalon notable, à l'épicentre d'une longue séquence piétonne, partagée avec le tramway.

Cette piétonnisation du principal axe commerçant brestois ne constituait pas un but en tant que tel. Elle découlait d'une visée autrement plus large, s'intéressant



Brest. Point de vue identique de la rue Jean Jaurès en 2009 et aujourd'hui. La principale artère commerçante de la ville a été réaménagée à l'occasion de la réalisation de la première ligne de tramway. Crédit : Adeupa

Dans l'Ouest breton, en dépit d'un intérêt croissant, notamment suscité par l'enjeu de revitalisation des centralités historiques, les démarches de piétonnisation demeurent relativement modestes et résultent plus souvent d'autres buts que d'un objectif de piétonnisation en tant que tel

à la question des mobilités dans son ensemble, que porte le Plan de déplacement urbain (celui de Brest métropole posait, dès les années 1980, le principe de la création de deux lignes de tramway). En témoigne aujourd'hui, à plus forte raison, le Plan local d'urbanisme facteur 4 de Brest métropole, qui procède de la synthèse de quatre démarches de planification (Plan local d'urbanisme intercommunal, Plan de déplacements urbains, Programme local de l'habitat et Plan climat), et assume l'objectif de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, par rapport au niveau de 1990¹⁰.

Avec la mise en service de la première ligne de tramway en 2012, à Brest comme dans de nombreuses villes françaises, le tram effectue en fait un comeback. Jusqu'au bombardement de la ville en 1944, des lignes de tramway desservait la ville. Elles furent remplacées en 1947 par des trolleybus qui à leur tour, furent supprimés en 1970, pour laisser place

10. En 2018, l'empreinte ou le poids carbone moyen d'un Français est de 11,2 tonnes équivalent CO₂ par an soit 6,5 fois plus que l'engagement pris pour maintenir le réchauffement climatique en dessous du seuil des +2°C, documenté par le Giec (source : ministère de la Transition écologique et solidaire. Commissariat général au développement durable)

à l'automobile, tant et si bien que la réinsertion contemporaine du tramway n'alla pas de soi. Dans un premier temps, lors d'un référendum dédié à cette question en 1990, les Brestois ont rejeté le principe du tramway à 80 %. Les choses ont aujourd'hui changé. La première ligne est un succès et enregistre en moyenne plus d'une douzaine de millions de voyages annuels, tandis que l'évolution du réseau se poursuit, avec la création en cours de la ligne B, accompagnée d'une ligne de BHNS et de nouveaux parkings-relais, dont les mises en service sont prévues en 2026. En toute logique, ces travaux contribueront eux aussi à faire évoluer positivement la place dévolue aux piétons (et aux cyclistes) le long des futurs itinéraires, entre la gare et l'hôpital de la Cavale-Blanche d'une part (tramway ligne B), la gare et le centre-bourg de Lambézellec d'autre part (BHNS ligne D).

À **Saint-Brieuc**, comme à Brest, le statut de certains espaces publics a fortement évolué au cours des dernières années, avec la création de TEO (pour Transport Est-Ouest), la ligne de BHNS qui distribue la ville de part en part, et dont la programmation s'inscrit là aussi dans le Plan de déplacements urbains de l'agglomération. Reliant le quartier Chaptal à l'est, à celui des Plaines Villes à l'ouest, le tracé dessert aujourd'hui, suivant un itinéraire de 8 kilomètres, les quartiers Ginglin, Europe, Balzac, le

campus universitaire, ainsi que le nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare, en passant par le centre-ville. Réalisé en trois phases, sa création a offert l'occasion de reconsidérer globalement la voirie sur laquelle il prend place et le partage de l'espace entre les différents usagers. Outre la reconfiguration en profondeur du périmètre de la gare SNCF, par ailleurs commandée par la réalisation du pôle d'échange multimodal, la réalisation de TEO a notamment été marquée par la métamorphose de la place Du Guesclin aux abords de l'hypercentre, laquelle présentait jusque-là une conformation très routière, héritée des années 1970, qui séparait les flux automobiles et piétons au moyen d'une imposante trémie dans laquelle s'engouffraient les véhicules. La mise en œuvre de ce projet de transport en commun structurant, qui lui aussi devrait bénéficier à l'avenir d'un second axe (le TNS pour Transport Nord-Sud), permet à Saint-Brieuc de faire avancer concrètement le sujet de la piétonnisation, dans une ville où cette question se pose légitimement de longue date, particulièrement en ce qui concerne le centre-ville, mais peinait à trouver les ressources et conditions de sa concrétisation.



Saint-Brieuc. La place Du Guesclin avant et après son profond réaménagement à l'occasion de la création de la ligne de bus à haut niveau de service TEO. L'ouvrage de béton et la trémie routière qui assuraient une stricte séparation des flux piétons et automobiles ont été supprimés au profit d'une zone de rencontre.
Crédit : Saint-Brieuc Armor Agglomération

Le ressort de la valorisation patrimoniale

Le souhait de mettre en valeur le patrimoine urbain et les différentes démarches en ce sens¹¹ constituent un autre levier fréquent en faveur de la piétonnisation, qu'illustrent plusieurs villes de l'Ouest breton. Toutefois, les résultats y demeurent la plupart du temps modestes, en termes de superficies concernées notamment.

Tréguier en est un exemple. La ville, qui fut pionnière dans les démarches de secteur sauvegardé (se saisissant de la loi Malraux dès les années soixante), et qui est labellisée Petite cité de caractère® depuis vingt-cinq ans, s'est récemment dotée d'un Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV). Capitale historique du Trégor, héritière d'une histoire singulière, cette ancienne cité épiscopale recèle un patrimoine

abondant, notamment ecclésiastique, qui lui valut parfois d'être qualifiée de « vaste monastère ». Les questions concomitantes et complexes de protection patrimoniale, de maintien vital des usages du bâti historique et d'accueil des fonctions contemporaines, s'y posent par conséquent avec acuité. Ici comme ailleurs, l'espace public ne déroge pas à ce qui fut, il n'y a pas si longtemps encore, partout la règle : l'adaptation brutale à l'automobile. Enrobé et marquages peints, insertion inconvenante de la signalétique routière, pénétration automobile, s'imposent et dénotent dans ce cadre patrimonial multiséculaire, particulièrement inadapté à cela. Depuis une quinzaine d'années, plusieurs réflexions concourent à réformer cette situation, s'intéressant notamment à la requalification de l'espace public. Elles ont porté leurs fruits dans l'hypercentre, où les abords immédiats de la cathédrale Saint-Tugdual (place du Martray) ont été pacifiés, semi-piétonnés, avec une partie du stationnement supprimée et où une zone

de rencontre a été aménagée. Ces actions se prolongent aujourd'hui, notamment au travers de la mise en œuvre du plan urbain stratégique « Tréguier demain » élaboré en 2019, et dont les 4 axes cultivent de concert l'ensemble des ressorts de la valorisation patrimoniale.

À **Landerneau**, la ville s'est dotée dès les années 1980, d'un petit secteur piétonnier, le long de son principal axe commerçant : la rue de la Fontaine-Blanche. Celui-ci fait aujourd'hui la jonction entre l'illustre pont habité de Rohan, sur l'Élorn, et le Fonds Hélène et Édouard Leclerc pour la culture (inauguré en 2012, dans l'ancien couvent des Capucins), en passant par la place dite du marché (laquelle demeure un parking, lorsque le marché ne s'y tient pas). Membre de l'union des Villes d'art et d'histoire de Bretagne, la municipalité poursuit son travail de valorisation patrimoniale, et accorde davantage de place aux piétons, suivant une optique

11. Secteur sauvegardé, Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine / Sites patrimoniaux remarquables



Tréguier. Point de vue identique de la place du Martray en 2011 et aujourd'hui. Les travaux de requalification de l'espace public, réalisés en 2013, ont permis de dégager les abords immédiats de la cathédrale du stationnement automobile qui s'y était installé et d'amorcer la réalisation d'une zone de rencontre dans l'hypercentre de cette Petite cité de caractère®. Crédit : Adeupa

plutôt orientée promenade, en aménageant progressivement les rives du fleuve et les quais portuaires. Ainsi, les berges de l'Élorn sont peu à peu requalifiées (sentier de l'Élorn) et partiellement débarrassées du stationnement automobile qui les avait colonisées (quai Barthélémy Kerros). Au bord de la rivière, les « Jardins de la Palud » ont été ouverts au public en 2014. Ils s'enrichiront prochainement d'une nouvelle passerelle qui permettra la jonction avec l'autre rive : le quartier Saint-Ernel, ses équipements sportifs et le jardin des Bénédictines. Bien qu'il s'agisse d'abord de mettre en valeur le fleuve et de « replacer l'Élorn au cœur de la ville », ces réalisations concourent néanmoins à la consolidation des cheminements piétons et plus largement aux modes actifs.

La ville de **Roscoff**, qui possède également un patrimoine et une situation remarquables, constitue une autre illustration, liée à une problématique spécifique : cette autre Petite

cité de caractère®, qui dispose d'une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Avap) depuis 2004, est exposée à un flux automobile important, notamment saisonnier : les nombreuses navettes quotidiennes qui assurent la desserte de l'île de Batz toute proche, attirent visiteurs et touristes en nombre (sans compter, dans un autre registre, le port de Roscoff-Bloscon à partir duquel transitent les ferries pour la Grande-Bretagne). Jusqu'en 2018, une partie de ce flux pouvait être absorbé par la gare SNCF, mais la ligne ferroviaire est aujourd'hui désaffectée. Déjà fortes, les questions de l'afflux et du stationnement automobiles sont donc devenues plus prégnantes encore : à Roscoff comme ailleurs, l'espoir de trouver une place de stationnement (en particulier à proximité immédiate de l'embarcadere pour l'île de Batz), contribue à accroître artificiellement les flux et nuisances, suivant le syndrome de « l'aspirateur à voitures ». La municipalité

a donc décidé de reconsidérer la place accordée à l'automobile dans le centre-ville. Au départ inquiets, les commerçants sont finalement satisfaits des mesures mises en place. Grâce à une meilleure gestion du stationnement (zone bleue, stationnement payant l'été au centre-ville, parking d'entrée de ville avec navette gratuite durant la période estivale, piétonnisation temporaire aux abords du quai Parmentier durant juillet et août), voitures ventouses et processionnelles sont moins nombreuses. Mais au-delà de l'hypercentre c'est la question de la requalification de l'ensemble du front de mer roscovite qui est aujourd'hui posée. Fortement impacté par la fonction stationnement, l'espace public de cette belle séquence articulant bords à quais, terre-pleins, et qui se déploie depuis le vieux-port jusqu'à Sainte-Barbe, doit en effet être progressivement mis en valeur.



Roscoff. Aux abords de l'hypercentre et de l'embarcadere pour l'île de Batz, les quais sont essentiellement affectés au stationnement automobile.
Crédit : Adeupa



Roscoff. Piétonnisation partielle aux abords du quai Parmentier à l'été 2021
Crédit : Adeupa

Le ressort de la stratégie de revitalisation

Plusieurs villes de l'Ouest breton se sont récemment dotées de plans urbains stratégiques, et s'inscrivent d'une façon ou d'une autre, dans les différents dispositifs régionaux ou nationaux de revitalisation de leurs centres (Brest, Guingamp, Saint-Brieuc, Lannion, Tréguier, etc.). Inévitablement, ces réflexions stratégiques, par nature systémiques, conduisent à poser la question de la place du piéton, dans des contextes où l'automobile est fréquemment hégémonique, y compris en des lieux remarquables, à forts intérêt patrimonial et au potentiel d'amélioration de la qualité de ville, qui mériteraient davantage d'égards.

À **Brest**, ainsi que nous l'avons vu ci-avant, la métamorphose des espaces publics en faveur des piétons bénéficie en premier lieu de l'incidence des nouvelles infrastructures de transport en commun en site propre (tramway, BHNS). Elle progresse aussi – bien qu'en proportions plus modestes –, avec la volonté d'aménager des promenades sur les sites les plus attractifs de la ville (ports de plaisance du Moulin-Blanc et du Château, bassins historiques du port de commerce). Elle s'inscrit également, et de façon plus significative, dans le cadre de la mise en œuvre du plan-guide « Brest, ville-paysage en transition », qui projette une vision urbaine pour le cœur de la métropole et la Penfeld à l'horizon 2040, et dont le diagnostic a pointé la forte pression exercée en général par l'automobile sur

l'espace public brestois. Ce projet, dont la conception urbaine a été confiée en 2018 à l'équipe pluridisciplinaire conduite par le Studio Paola Viganò, est entré en 2020 dans sa quatrième phase, celle consacrée à la transformation des espaces stratégiques. L'un de ses axes, consacré au renforcement de l'habitabilité, s'intéresse particulièrement à l'évolution des espaces publics et entend, en améliorant leurs qualités, impulser de nouveaux modes de déplacement, en accordant plus de place aux mobilités douces. Ce faisant, il s'inscrit dans les objectifs du Plan climat et intègre la diminution progressive de l'usage individuel de la voiture, à savoir : réduire chaque année de 1,5 % sa part modale, faire passer à l'horizon 2025 la part modale de la marche de 28 % à 33 %, celle des vélos de 1,5 % à 4 % et celle des transports en commun de 7,7 % à 10 %.

À **Lannion**, le projet « Lannion 2030 », spécialement dédié à la redynamisation du centre-ville, pose explicitement les questions de la piétonnisation de certains espaces et de la promotion de la marchabilité. Le cœur de la ville présente en effet un éventail d'itinéraires et d'espaces publics remarquables, susceptibles de contribuer positivement aux réformes d'image et d'usages revendiqués et au nouvel élan attendu pour le centre, pour autant que la place importante laissée à la voiture évolue. Il s'agit en premier lieu des espaces qui accompagnent le cours

du Léguer, le fleuve qui faisait autrefois de Lannion une cité portuaire (quais d'Aiguillon, de Viarmes et du Maréchal Foch, ou encore, l'esplanade Caerphilly) ; il s'agit également de places qui elles aussi méritent une plus grande considération : celle du Marc'hallac'h par exemple ou celle du Général Leclerc, autrement dit la petite place du centre, sur laquelle le programme de réaménagement réalisé en 2010 avait achoppé sur la question du stationnement, en choisissant d'y maintenir une vingtaine de places. Repris dans le dispositif Cœur de ville, puis par l'Opération de revitalisation de territoire (ORT), l'enjeu de piétonnisation produit aujourd'hui ses premiers résultats, tandis que plus généralement, les mobilités douces continuent de progresser. En témoignent le réaménagement de l'Allée verte, le projet de liaison douce entre le centre-ville et le plateau, ou encore l'élaboration du Plan vélo. Depuis 2018, chaque été, l'opération « Quai des possibles » a permis une reconquête progressive du quai d'Aiguillon, laquelle est aujourd'hui consolidée dans le cadre du Plan-guide du Léguer en cours d'aboutissement. Ce dernier contribuera à accélérer la réhabilitation de ces espaces publics de bords à quais, à l'image de ce que d'autres villes portuaires ont su faire, chacune à son niveau, telles Douarnenez (avec les quais du port du Rosmeur), Vannes (quai Éric Tabarly), Lorient (esplanade du Palais des congrès, quai de Rohan), Morgat (quai Kador), ou encore Bordeaux (place de la Bourse).



Lannion. Point de vue identique du quai d'Aiguillon, au bord du Léguer, en 2017 et en 2021, après le retrait d'une partie des places de stationnement qui occupent les quais.
Crédit : Adeupa

« L'adaptation des villes à l'automobile, longtemps vécue comme irrécusable et considérée comme une forme exemplaire de progrès, fut aussi un puissant vecteur d'altération des qualités urbaines, dont on mesure mieux aujourd'hui les conséquences, à l'heure où nombre de centralités souffrantes briguent une urbanité recouvrée »

La ville de **Saint-Brieuc** et son agglomération jouent également toutes les cartes de la redynamisation. L'Opération de revitalisation de territoire (ORT) en constitue l'une des composantes, parmi un large panel de dispositifs spécialisés, s'intéressant à l'ensemble des leviers mobilisables : amélioration de l'habitat et renouvellement urbain (OPAH-RU), revitalisation commerciale (Stratégie de maîtrise foncière et de mutation), valorisation patrimoniale (Avap, Plan-guide des espaces publics), etc.

Dans ce contexte, les questions connexes des mobilités, de la réhabilitation de l'espace public et de la piétonnisation ne manquent pas de s'imposer (en témoigne la transformation en cours de l'ancienne voie ferrée de la gare au port du Légué en voie verte : l'Hentig Glas). Elles ne sont toutefois ni nouvelles ni faciles.

Ainsi, le principe de la piétonnisation de la place de la Résistance aujourd'hui envisagé par la municipalité, l'était-il déjà il y a vingt ans. Au mois de juin 2021, cette place localisée au cœur de la ville, bordée par l'ensemble monumental du théâtre et de la Poste et qui accueille

le marché hebdomadaire, a fait l'objet d'une expérimentation temporaire de piétonnisation. Cette intention était déjà évoquée en 2001, par le maire d'alors, Bruno Joncour, qui envisageait de la réserver aux piétons et de remplacer le stationnement de surface par un parking en ouvrage souterrain. L'idée de parking en sous-sol n'a pas vu le jour, néanmoins en 2015 le réinvestissement de la place figurait au titre des attendus du concours Europan, intitulé « La ville adaptable », de même qu'elle fut récemment reprise au titre des préconisations du Plan-guide des espaces publics, élaboré en 2018 au sein du « Plateau piéton ». L'actuelle municipalité souhaite faire aboutir ce dessein, en ayant conscience que cela nécessite une approche globale et une révision des plans de circulation et de stationnement. Bien qu'elle reçoive des soutiens dans cette démarche, elle est aussi confrontée à l'opposition de certain·e·s commerçant·e·s, qui craignent une perte de chiffre d'affaire et la concurrence des zones commerciales périphériques, dotées d'importants parkings gratuits. Ainsi, une quarantaine de protestataires estiment indispensable

l'offre de stationnement sur l'espace public. Parallèlement cependant, les parkings en ouvrages du centre-ville, affichent un faible taux de remplissage (52 %), engendrant un déficit structurel de fonctionnement et obligeant au versement d'une subvention annuelle d'équilibre. En augmentation constante, ce budget municipal de compensation atteignait en 2021 1,7 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les annuités de remboursement des coûts de construction et de réhabilitation de ces mêmes parkings (le parking Charner dont le remboursement de l'emprunt de 15,9 millions d'euros court jusqu'en 2042, le parking Robien, ou encore celui de Gouédic). Un paradoxe que la stratégie de revitalisation du centre-ville s'emploie à résoudre en portant sur celui-ci la vision d'ensemble qui jusque-là lui a fait défaut.



Saint-Brieuc. Point de vue identique de la Place de la Résistance. Chaque mercredi et samedi, l'accueil du marché du centre-ville démontre que ce bel espace public hypercentral peut être affecté à autre chose qu'au stationnement de véhicules. Crédit : Adeupa

Marche à suivre : les leviers d'une piétonnisation réussie

S'inscrire dans une politique cohérente de déplacements

Piétonniser c'est s'intéresser tout à la fois à l'urbanisme, à l'espace public et aux mobilités : c'est toucher au fonctionnement urbain dans son acception la plus large.

La réussite d'un projet de piétonnisation dépend donc de la prise en compte pragmatique d'un ensemble d'éléments, lesquels commanderont, le cas échéant, le déploiement coordonné de dispositifs complémentaires :

- au bénéfice des modes de déplacement actifs (au premier rang desquels bien entendu, la marche),
- en faveur des transports publics et de l'intermodalité,
- au regard des différents besoins en termes de stationnement automobile (pour les résidents, les visiteurs, les actifs non-résidents),
- en fonction des multiples enjeux liés à l'environnement local du projet de piétonnisation.

Quelle que soit l'échelle du projet, il doit être replacé dans le contexte général qui l'accompagne. Il doit s'inscrire en cohérence avec la politique globale de mobilité et plus généralement d'urbanisme décidée à l'échelle de l'agglomération. Sa légitimité n'en sera que plus grande, d'autant plus que les vertus de la marche sont en accord avec certains objectifs contemporains, fréquemment cités dans les documents d'urbanisme : attractivité des territoires, accompagnement du dynamisme commercial, réduction de la part modale de la voiture, adaptation au changement climatique.

Le plan piéton strasbourgeois : un document inscrit en droite ligne d'une action constante en faveur de la mobilité durable depuis les années 90

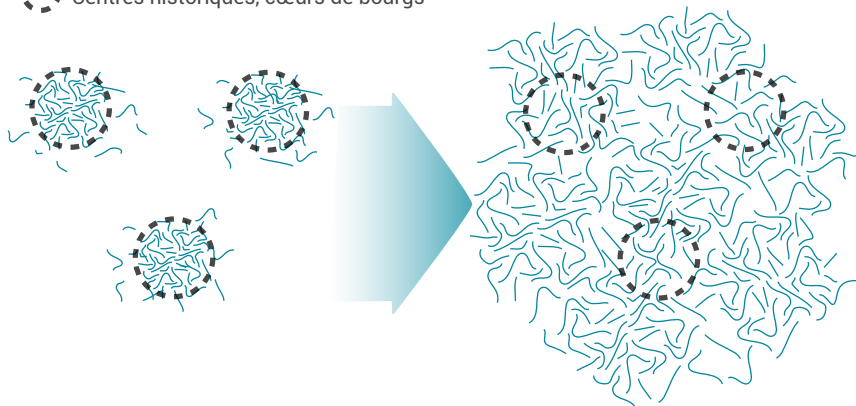
Catherine Trautmann est élue maire de Strasbourg en 1989. Son programme comporte un projet de création du tramway, accompagné d'un plan de circulation novateur basé sur le principe d'itinéraires tangentant le centre mais empêchant sa traversée par les voitures, d'une suppression du stationnement automobile et de la piétonnisation partielle de l'hypercentre. C'est le premier jalon d'une politique de mobilité qui sera menée de manière constante pour aboutir, en 2019, à ce que les transports en commun et le vélo représentent respectivement 14 % et 11 % des déplacements réalisés par les habitants de l'Eurométropole. La question de la marche, qui pendant longtemps n'a pas directement fait l'objet d'une politique dédiée, a été traitée à travers un « Plan piéton » à partir de 2011. Il comprend 10 axes dont notamment une nouvelle charte d'aménagements des espaces publics visant à consacrer au moins 50 % de l'espace de façade à façade aux piétons, ainsi que la constitution d'un réseau piéton magistral à l'échelle de la métropole pour résorber les coupures urbaines. Pour poursuivre ce travail, le plan piéton a été renouvelé sur la période 2021-2030 et doté d'un budget de 4 millions d'euros par an. La part modale de la marche dans l'eurométropole est passée de 33 % à 37 % entre 2009 et 2019 et de 52 % à 56 % dans le centre de Strasbourg (enquête mobilité 2019, ADEUS).

Des centralités piétonnes aux agglomérations marchables : un saut d'échelle nécessaire

— Un déplacement à pied



Centres historiques, cœurs de bourgs



D'un archipel d'îlots piétons

... à une agglomération dotée d'itinéraires marchables.

Le thème de la marche, en dépit des multiples qualités qui lui sont reconnues, peine à s'imposer, souffrant aussi de son indifférenciation au sein des « modes actifs » où la question du vélo prend très largement l'ascendant sur celle du piéton. La création récente de pistes cyclables sur les trottoirs, en rognant sur l'espace dévolu aux piétons plutôt que sur celui réservé à l'automobile sur la chaussée, est à cet égard emblématique.

Bien comprendre les pratiques, objectiver la situation

Le terme de piétonnisation englobe une grande variété de configurations. Pour affiner les contours du projet, il convient donc de bien comprendre l'environnement urbain et humain dans lequel il va s'insérer. D'une part, la bonne connaissance du contexte préalable à la piétonnisation alimentera la définition du projet, les modalités de sa mise en œuvre et favorisera sa future appropriation. D'autre part, la disposition de chiffres et de données sérieuses sur les pratiques et les représentations existantes permettra d'objectiver la situation et de lever certaines réticences.

Le diagnostic de la situation préexistante peut être alimenté par des données classiques comme celles issues des EMC² (Enquête mobilité certifiée Cerema) ou encore du recensement de la population de l'Insee. Elles renseignent sur le contexte général mais nécessitent d'être complétées par des données plus fines ou thématiques. En matière commerciale, une étude de fréquentation des commerces concernés par le projet de piétonnisation permettra de comprendre d'où viennent les clients, avec quel mode de déplacement, leurs comportements d'achat, leurs attentes. Quasi systématiquement, commerçants et élus ont une perception biaisée de la proportion d'automobilistes et de la distance effectuée pour accéder aux commerces de centralité. Ils les estiment bien supérieures à la réalité. C'est ce qu'ont montré de nombreuses études, menées notamment à Rouen ou à Bruxelles, qui comparaient le ressenti des commerçants à la réalité des pratiques¹².

Le diagnostic peut être enrichi par des observations menées in situ, comme des études de stationnement, de circulation, l'analyse des lignes de désirs des piétons,

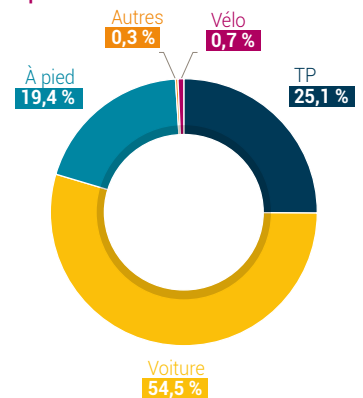
cyclistes et autres utilisateurs d'engins de déplacements personnels.

Enfin, l'apport de données qualitatives recueillies à travers des entretiens ou des balades urbaines est indispensable pour comprendre les représentations et le vécu d'un espace donné.

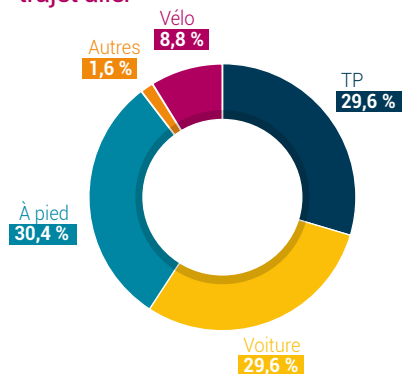
Lorsque ces différents leviers ne sont pas mobilisés ou actionnés au bon niveau, la mise en œuvre n'en est que plus difficile. En témoigne le cas de l'ambitieuse mais maladroite entreprise de piétonnisation du boulevard Anspach dans le centre-ville de Bruxelles. Baptisé « le Piétonnier », ce projet engagé en 2015, sans réelle préparation ni vision partagée des objectifs ciblés, a connu une exécution erratique, à l'aune des vives controverses qu'il a suscité et de sa relative indétermination originelle, bien qu'« aujourd'hui, personne ne voudrait revenir en arrière », ainsi que le résume Philippe Close, nouveau bourgmestre de la ville. Il poursuit : « Le piétonnier c'est d'abord une ambition de récupérer de l'espace public. [...] Il n'y a plus aucun parti sérieux qui voudrait remettre quatre bandes de voitures sur le piétonnier ». L'analyse du cas bruxellois est instructive, notamment au travers des commentaires et positions antagonistes, exacerbés par la sous-évaluation des répercussions de l'opération. Tantôt fustigé pour son inclination à favoriser « un flux de destination, celui d'une chalandise ciblée extérieure à la ville », tantôt dénoncé en tant « qu'instrument de gentrification, se contentant d'invisibiliser l'automobile à l'intérieur d'un périmètre d'attractivité, au détriment de ses abords », la réception critique sévère du Piétonnier témoigne avant tout, du principal défaut du projet : son caractère « hors sol », anachronique, déconnecté des plans de mobilité et de développement durable promus par la région de Bruxelles-Capitale, et ne cherchant pas véritablement à mettre en cause la place de la voiture à l'échelle de la métropole belge. Ce projet illustre bien

qu'un projet de piétonnisation ne saurait désormais ignorer la politique de mobilité piétonne par ailleurs mise en place, et encore moins prétendre s'y substituer, reproche d'autant plus tranchant dans le cas bruxellois que le piétonnier a bénéficié d'une communication le qualifiant de « plus grand piétonnier d'Europe ».

À votre avis, quel(s) mode(s) de transport vos clients utilisent-ils pour venir faire des achats dans ce quartier ?



Mode de transport pour le trajet aller



Source : Étude de l'accessibilité des commerces dans la RBC - Espaces Mobilités et Sonecom

12. Étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale, Espaces Mobilités, Sonecom, 2011 / Marchabilité et vitalité commerciale Les défis pour la Métropole Rouen Normandica, Bfluid Recherche & Expertise, 2016

Impliquer les habitant-e-s dans la conception

L'amorce d'un projet de piétonnisation rencontre ordinairement une forme d'opposition, où la caricature n'est pas rare – « on veut la mort du petit commerce », et les contradictions assumées sans complexe – « piétonniser pour les bobos », « la piétonnisation va faire augmenter la délinquance », « on ne pense qu'aux touristes, pas aux habitants », etc. La conduite avisée de la démarche exige de la pédagogie et sera d'autant plus facilitée qu'elle s'adosse à une stratégie cohérente. S'assurer de la bonne compréhension du projet par les habitants, de l'acceptation sociale des motifs et buts du projet de piétonnisation, constitue donc un préalable obligatoire.

À ce titre, l'exemple des « super-îlots » barcelonais est instructif. Cette idée, étudiée depuis vingt ans par l'Agence d'écologie urbaine de Barcelone, vise à dévier le trafic de transit de certains regroupements d'îlots (les fameux « super-îlots », « supermanzanas » en espagnol

ou « superillas » en catalan) pour le concentrer sur les axes principaux. D'abord expérimenté avec succès à Victoria-Gasteiz en 2010, le concept est ensuite appliqué à Barcelone, dans le quartier de Poblenou, en 2016. Les premiers aménagements, légers et réversibles, sont basés sur l'utilisation de peinture, de mobilier urbain et d'arbres en jardinière. Ils sont ensuite débattus au sein des conseils de quartier, puis ils évoluent jusqu'à leur exécution définitive, un an plus tard. « L'urbanisme tactique se décline donc en trois étapes : conception et codesign avec les résidents, test grandeur nature soft et ajustements, pérennisation et travaux d'aménagements hard¹³ ». L'expérience est reproduite dans le quartier de Sant Antoni et connaît le même succès. Ce deuxième super-îlot est inauguré en 2019 après deux ans de travaux préparatoires avec les habitants.

13. Antonio Gonzalez Alvarez, docteur en aménagement et urbanisme, directeur d'équipe à l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)

À la sortie du confinement en mai 2020, la ville de Barcelone, à l'instar de nombreuses villes dans le monde, saisit l'opportunité de repenser le partage de l'espace public suite à la diminution du trafic motorisé. Elle tente alors de reproduire dans l'urgence les expériences de Poblenou et Sant Antoni en se dispensant du processus de concertation. Les aménagements se retrouvent rapidement sous le feu des critiques et sont globalement jugés décevants, voire inutiles dans certains cas. La municipalité les maintient mais est amenée à les modifier de manière importante pour les adapter. Cette expérience souligne qu'en matière d'urbanisme, la méthode miracle n'existe pas et que l'implication des habitant-e-s dans le processus de création permet souvent de mieux cerner le besoin et d'y apporter une réponse adaptée, même lorsqu'il s'agit d'éléments temporaires.

« Fondamentalement, entreprendre un projet de piétonnisation c'est affronter l'état de dépendance profonde à l'automobile qui caractérise nos sociétés, et s'exposer potentiellement aux réactions irrationnelles que génèrent les dépendances lorsqu'elles sont contrariées »



Barcelone. Point de vue identique de l'un des carrefours du super-îlot Sant Antoni, en 2018 et 2021, avant et après son réaménagement transitoire, dans le cadre du programme de création des « Superillas » à l'intérieur du célèbre plan d'Ildefons Cerdà. Le super-îlot regroupe 9 îlots autrefois traversés par la circulation automobile. Ces derniers sont désormais simplement accessibles aux véhicules, les quatre intersections centrales étant progressivement transformées en espaces publics piétonniers. Crédit : Adeupa

Tester en aménageant temporairement

Cela ne doit être que la dernière étape et elle ne dispense pas des précédentes. L'aménagement de nombreuses « coronapistes » l'a démontré en 2020 : temporaire ne signifie pas non préparé ! Au risque de voir se multiplier des aménagements au mieux dysfonctionnels, au pire dangereux. Si cette l'expérience d'urbanisme tactique des pistes cyclables temporaires a permis dans certains cas de créer des itinéraires qui manquaient cruellement, nombre d'entre elles ont été supprimées depuis, en raison d'une conception précipitée ou de l'absence d'un schéma directeur cyclable suffisamment robuste.

S'ils sont correctement mobilisés, les aménagements temporaires présentent de nombreux avantages. Leur modularité permet de tester sans ancrer ou modifier durablement l'espace public. Leur disposition est évolutive et s'ajuste très rapidement aux premiers retours d'expérience. Leur caractère éphémère génère potentiellement moins d'hostilité que des aménagements « en dur », dont la moindre réversibilité peut être source de crispation. Enfin, leur faible coût laisse plus de place à l'expérimentation pour le maître d'ouvrage. Si les aménagements temporaires sont bien reçus, leur pérennisation sera mieux acceptée et l'investissement nécessaire sera moins risqué : on évalue le temporaire pour mieux concevoir le pérenne.

Mesurer, évaluer et adapter

La marche est le pivot de la mobilité multimodale, mais ce rôle est rarement précisément quantifié. Les comptages piétons sont en effet relativement peu courants par rapport aux comptages routiers, aux comptages de vélos ou aux données de fréquentation des transports en commun. Même dans les grandes enquêtes de mobilité de type EMC², la marche n'est comptabilisée qu'à partir d'une certaine distance.

Pourtant, si l'on accorde au piéton le statut de véhicule à part entière, rien ne justifie cette absence de données. Pour évaluer l'impact d'un projet de piétonnisation, cette connaissance doit être construite avant même la réalisation du projet, pour disposer d'un aperçu de la situation à l'état 0. Elle doit ensuite se poursuivre pour permettre d'évaluer l'impact du projet sur les flux piétons, la fréquentation commerciale, les itinéraires empruntés, les nouvelles habitudes qui se mettent en place, etc.

Les comptages piétons peuvent être effectués manuellement par des observateurs. Cette méthode présente l'avantage de produire des données d'une grande finesse, qui peuvent aller jusqu'à l'identification des lignes de désir¹⁴ des piétons.

14. Les lignes de désir sont les trajectoires réellement empruntées par les piétons, qui ne correspondent pas toujours aux cheminements pensés par les concepteurs. Pour éviter certains obstacles ou simplifier un itinéraire, les piétons « sortent des clous » et dévient leur itinéraire des aménagements pensés pour eux : passages piétons, cheminements...

Elle est adaptée à des observations ponctuelles menées sur des espaces circonscrits et avec un nombre de piétons limité : une place, un square, un croisement. Elle est difficile à généraliser sur des périmètres élargis ou si l'on souhaite disposer d'un suivi régulier. Dans ce cas de figure, l'installation de bornes de comptage sera plus appropriée.

Pour évaluer le réaménagement progressif des quais du Léguer, la ville de Lannion a mis en place un compteur piéton de la société Eco-compteur, également basée à Lannion. Des données de fréquentation ont été récoltées et ont permis de comptabiliser 500 000 passages sur la nouvelle balade, contre 6 000 passages avant l'installation des aménagements.

EN GUISE DE CONCLUSION

Réadapter la ville au piéton

La coutume attribuée au président Georges Pompidou (1969-1974), la phrase « Il faut adapter la ville à l'automobile ». En réalité, les prises de position de l'homme d'État sur le sujet, sont multiples et souvent décontextualisées¹⁵. Cette citation témoigne néanmoins d'une préoccupation vive, au tournant des années soixante, face à l'avènement massif de la culture automobile. Entre 1950 et 1970, le parc automobile français est en effet multiplié par six, pour s'établir à près de 14 millions de véhicules au début de la décennie soixante-dix. Cinquante ans plus tard, ce développement s'est poursuivi et ce sont aujourd'hui, près de quarante millions de véhicules qui circulent effectivement en France, hors trafic international et de transit.

Circulation, stationnement, signalisation routière verticale et horizontale... de fait les villes ont été adaptées à cette prolifération exponentielle de la voiture, à la fois par la réalisation de chaussées et d'infrastructures parfois brutales, mais aussi et de façon tout aussi spectaculaire par la conquête graduelle de l'espace public à son principal profit, au point que l'envahissement des rues par la voiture peut aujourd'hui sembler « normal ». C'est que cette mutation considérable a profondément modifié notre perception de la ville. Bien souvent on ne la voit plus qu'au travers du regard de l'automobiliste, quand il n'est pas tout simplement devenu difficile d'en apprécier les qualités par-delà le tohu bohu d'autos de plus en plus puissantes et volumineuses¹⁶.

15. « La voiture existe, il faut s'en accommoder, et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile » (Discours de Georges Pompidou au District de la région parisienne, le 18 novembre 1971). Voir également par exemple, l'interview donnée en octobre 1966, à France-Soir et consacrée à la circulation à Paris.

16. Selon les données recensées par l'Ademe, le poids moyen des voitures neuves vendues en France en 2019, était de 1 240 kg, contre 750 kg en 1960, tandis que sur le même laps de temps, la puissance moyenne des véhicules est passée de 40 à 117 chevaux.

Ainsi, les actions de piétonnisation sont-elles la conséquence de ces excès, et de la prise de conscience progressive du besoin de... réadapter la ville au piéton.

Pendant longtemps, la recherche d'une stricte séparation des flux s'est révélée plutôt limitative pour ce type de projets, ne concernant en définitive que des périmètres très restreints (hypercentralités historiques et aménagements en relation directe avec certains édifices emblématiques, religieux ou institutionnels). Néanmoins, l'action de piétonnisation demeure potentiellement pleinement valide aujourd'hui, en particulier pour assurer les continuités qui font souvent défaut aux itinéraires des modes actifs. En outre et plus récemment, les concepts de « zone de rencontre » ou de « zone à trafic limité » ont permis le développement d'espaces urbains apaisés, en s'attachant à faire reculer l'hégémonie automobile sans pour autant promouvoir des solutions binaires et exclusives.

Aujourd'hui, les exemples français de reconquête d'espaces publics urbains, jusque-là colonisés par l'automobile, au bénéfice de la marche mais aussi d'autres usages, sont nombreux et pour certains anciens : Nantes, Montpellier, Strasbourg, Rennes, Albi, Colmar, Metz, Grenoble, Clermont-Ferrand, Agen, etc. En la matière, le recul nécessaire au jugement peut donc sembler acquis et s'avérer incontestablement positif. Au regard de ces exemples nombreux et divers, force est d'observer en effet, que la mise en place d'un nouveau partage de l'espace, moins strictement permissif à la voiture, n'est finalement jamais démentie, preuve que refaire place au piéton, ça marche.

Cependant, dans l'Ouest breton comme ailleurs, la proportion moyenne de la voirie réservée au piéton demeure faible. Assurément, cette portion congrue peut aujourd'hui significativement progresser, en s'inscrivant délibérément dans une visée promotionnelle de la marche en tant que mode de déplacement et réponse aux enjeux actuels de transitions.



Plan piéton : mode d'emploi

- 1 Réaliser un diagnostic pour comprendre les pratiques et objectiver la situation initiale
- 2 Fixer des objectifs de développement de la marche ; les traduire dans un plan d'actions
- 3 Identifier les « nœuds piétons » : pôles d'échanges multimodaux, centralités, principaux équipements publics...
- 4 Cartographier un réseau piéton communal ou d'agglomération reliant ces nœuds
- 5 Définir des standards d'aménagement pour les futurs projets de voirie ou de création d'infrastructures de transports en commun
- 6 Modérer la circulation automobile pour ajuster la concurrence entre la vitesse motorisée et les piétons
- 7 Bannir les aménagements partagés entre vélos et piétons, sources d'inévitables conflits d'usages
- 8 Animer le plan, promouvoir une culture de la marche, communiquer sur les bienfaits individuels et collectifs du développement de la pratique
- 9 Compter les piétons et mesurer l'efficacité des actions mises en œuvre
- 10 Actualiser et ajuster le plan d'actions



La présente publication s'intéresse au sujet vif et d'actualité de la piétonnisation, en s'attachant à souligner qu'au-delà de cette question précise, c'est l'enjeu de la réhabilitation de la marche en tant que mode de déplacement à part entière qui exige aujourd'hui d'être traité, lequel légitimera et facilitera d'autant plus, les projets de piétonnisation.

À retenir

- L'intérêt constaté pour la marche comme activité de loisirs masque la difficulté d'affirmation de la marche du quotidien.
- Sous l'appellation « modes actifs », il est beaucoup plus souvent question de vélo que de marche (le vélo ne représentant au demeurant qu'1,3 % des dépenses dans le transport en France).
- Les modes de déplacements se concurrencent les uns les autres. Piétonner, c'est donc s'attaquer à notre dépendance (ou servitude volontaire) à l'automobile.
- Il convient fondamentalement de distinguer les projets de piétonnisation à visée essentiellement patrimoniale, de ceux qui procèdent d'une volonté de promouvoir la marche comme mode de déplacement.
- Une action de piétonnisation doit s'inscrire dans une vision globale et cohérente des mobilités.
- Un projet de piétonnisation a d'autant plus de chances d'aboutir et d'être efficace qu'il s'inscrit délibérément à l'intérieur d'une politique dédiée à la mobilité piétonne.
- Peu soucieuse d'objectivité, la persistance de la doctrine du « no parking, no business » constitue fréquemment encore un frein aux politiques de piétonnisation.
- Au regard de l'enjeu de la marche, il s'agit aussi parfois pour les collectivités territoriales, de sortir d'une culture de la voirie encore trop strictement associée à l'automobile, au détriment des autres modes, au premier rang desquels, la marche.
- La multiplication des zones à vitesse réduite (30 ou 20 km/h) lorsqu'elle se cantonne à l'affichage (sous la forme de panneaux ou de marquages au sol), est d'autant plus contre-productive que la configuration de la voirie est généralement conçue pour une vitesse de circulation bien supérieure et que le respect de la consigne est peu ou pas contrôlé.

Bibliographie

- Sonia Lavadinho, Yves Winkin (dir.), Vers une marche plaisir en ville, Certu, collection Dossiers, 2012
- Frédéric Gros, Marcher, une philosophie, Albin Michel, 2021
- Sylvain Tesson, Sur les chemins noirs, Gallimard, 2016
- Antoine de Baecque, Une histoire de la marche, Perrin, 2016
- Sarah Marquis, Sauvage par nature, Pocket, 2015
- Christophe Lamoure, Dictionnaire philosophique et vagabond de la marche, Milan, 2013
- David Le Breton, Marcher, Éloge des chemins et de la lenteur, Métailié, 2012
- Rebecca Solnit, L'art de marcher, Actes Sud, 2002
- « Marcher », dossier publié dans la revue Urbanisme, n°359, mars, avril 2008
- Frédéric Héran, « Pour une approche systémique des nuisances liées aux transports en milieu urbain », Les cahiers scientifiques du transport n°59, 2011
- Commission européenne, Reclaiming city streets for people : Chaos or Quality of Life?, Publications office, 2004
- Archi à l'ouest, décembre 2021, Tébéo. Les exemples de Locquetas (56), Plouguenast (22) et Le Conquet (29) : <https://www.tebeo.bzh/replay/176-archi-a-louest-decembre-2021/11210725>
- Envoyé spécial, 17 juin 2021, « Pontevedra, une ville sans voitures »

LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

Direction de la publication : Yves Cléach | Réalisation : Jérôme De Crignis, Thibault Evanno, Corentin Le Martelot

Maquette et mise en page : Timothée Douy | Tirage : 150 exemplaires

Contact : Adeupa Brest-Bretagne | 18 rue Jean Jaurès - 29200 Brest | Tél : 02 98 33 51 71
contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal : 3^e trimestre 2022 | ISSN : 2267-4411 | Réf : 22-088 | Site web : www.adeupa-brest.fr

