

20 VILLES A PIED

annecy

rodez

chambéry

la roche-sur-yon

gap

epernay

saint-omer

saumur

chateauroux

auch

saintes

pau

castres

blois

dieppe

fougères

vannes

rochefort

bethune

etc...

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

Service des Affaires Économiques
DOCUMENTATION
4303

Après des années d'oubli, le piéton regagne du terrain. Dans de nombreuses villes, la création « d'espaces pour les piétons » a remis en cause la suprématie de l'automobile. La préparation des contrats « ville moyenne » a souvent permis d'engager la réflexion à ce sujet, ou d'exploiter des études antérieures en rendant leur réalisation possible.

Bien que très provisoirement, il a semblé utile de faire le point des actions engagées. Urbanistes, élus, responsables divers de l'aménagement, simples citoyens, pourront trouver dans le présent document non pas une étude exhaustive ou un bilan définitif sur les « espaces pour les piétons », mais un inventaire d'exemples, la description d'expériences où ils pourront puiser des idées ou des références.

L'étude complète d'un cas particulier, celui d'Annecy, est suivie par la description plus rapide de diverses opérations parmi celles, déjà nombreuses, qui se développent aujourd'hui.

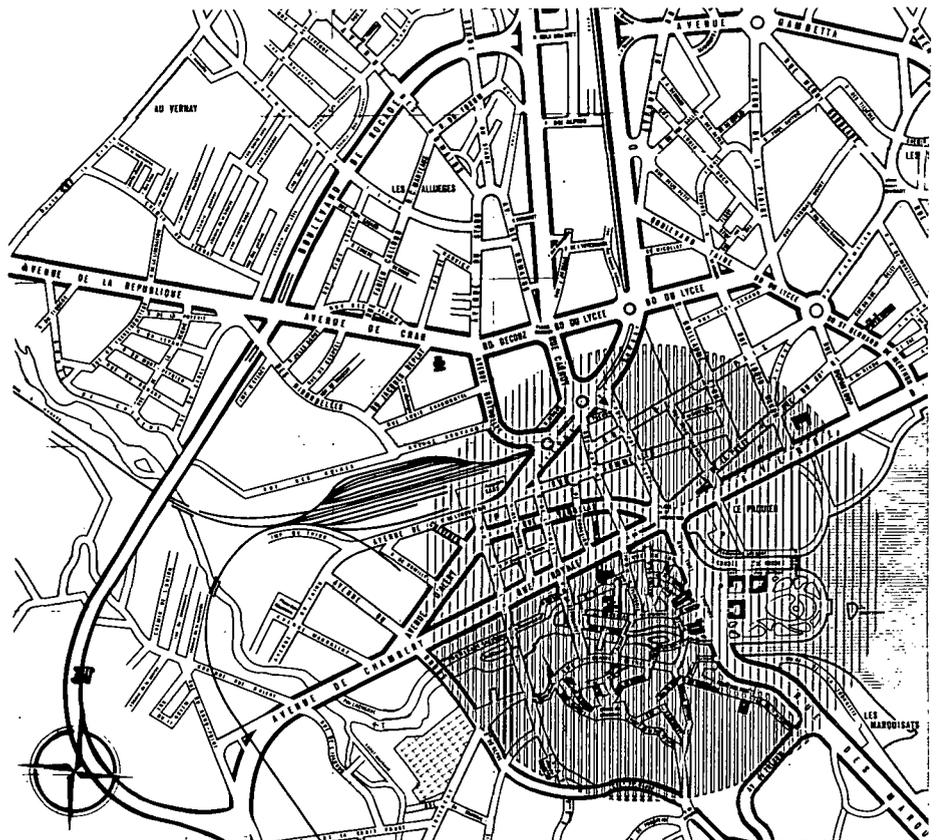
Annecy le centre aux piétons

UN TERRAIN FAVORABLE

Annecy : son lac, sa vieille ville, ses quartiers commerçants, son château qui domine. A l'horizon, visibles de partout, les montagnes.

En plein centre on passe, en quelques pas, des bords de l'eau, avec les barques et les cygnes, aux vitrines des rues commerçantes ; du calme à l'animation, des vénérables rues tortueuses de la vieille ville, bordées d'arcades à des quartiers récents et d'architecture différente.

Toutes ces conditions se sont avérées favorables à la mise en œuvre d'aménagements pour piétons. Pour la plus grande satisfaction des habitants de la ville, mais aussi des touristes qui y affluent chaque année par milliers.



LE RESPECT DU SITE ET L'EXPANSION deux nécessités à concilier

Comme beaucoup de villes françaises, Annecy connaît autour des années soixante une crise de croissance. L'expansion démographique et économique secoue les structures traditionnelles. La ville est investie par l'automobile, dévoreuse d'espace.

Doit-on lui sacrifier monuments et quartiers anciens, frapper d'alignement les aimables rues du centre pour favoriser la percée de nouvelles voies, comme le laissent parfois penser les doctrines de l'époque ?

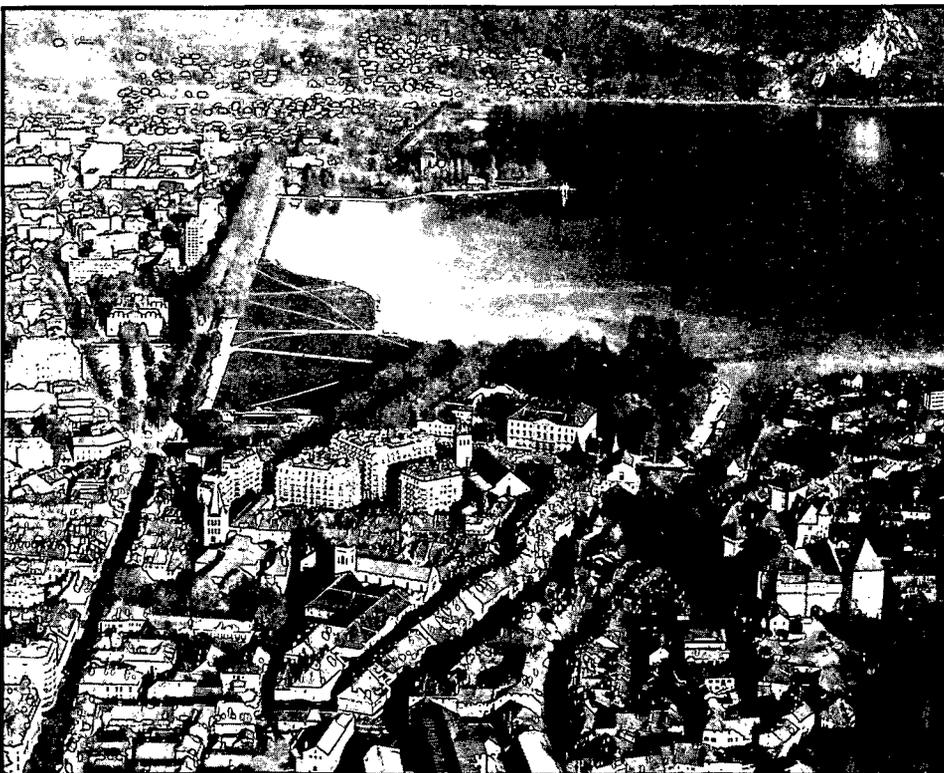
On hésite. Il s'agit d'adapter la cité à l'automobile, ou l'automobile à la cité. Solutions extrêmes qui ne sont ni l'une ni l'autre satisfaisantes. Et finalement on convient de tenter de concilier des « inconciliables » : le

respect d'un site vénérable avec les nécessités de l'expansion.

A cette époque, personne ne croit encore aux espaces pour piétons, car les craintes d'échec pèsent plus dans la balance que les chances de réussite.

Pourtant, l'idée s'impose progressivement, se nourrissant de décisions antérieures moins spectaculaires, mais qui aboutiront, petit à petit, à l'organisation du stationnement dans le centre et au détournement du trafic automobile.

Il s'agit d'éviter l'embouteillage chronique des rues du centre par les voitures de passage comme par les voitures « ventouses ». Différentes mesures peuvent contribuer à en endiguer le flot, à le maintenir à distance respectable, à le détourner.



STATIONNEMENT

– Une zone bleue est délimitée dans les années 1960.

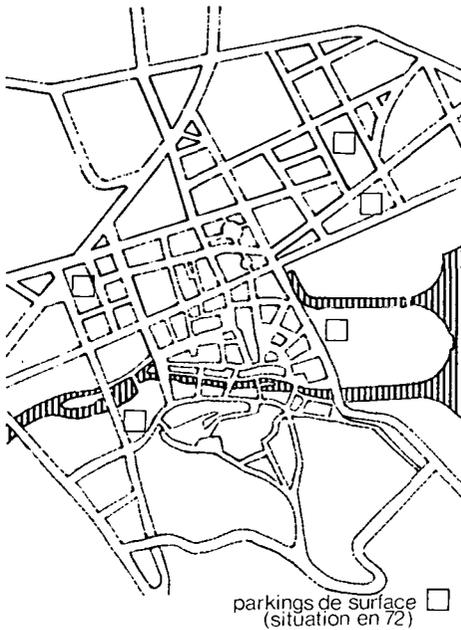
– De 1965 à 1970, des parkings sont créés à proximité de la gare et sur certains espaces libérés, par démolition, et destinés à être réaménagés ultérieurement.

Le stationnement est gratuit sur les

emplacements les plus éloignés du centre, payant pour les autres à partir de la seconde heure. (En réalité, 65 % des utilisateurs restent moins d'une heure et 30 % moins d'une demi-heure).

– A partir de 1969-1970, l'installation de parcmètres vient compléter

ce dispositif. L'effet produit est particulièrement bénéfique. Il oblige les automobilistes à limiter leur temps de stationnement, qui est de toute façon soumis à redevance, et à perdre l'habitude de s'incruster comme si la rue leur appartenait.



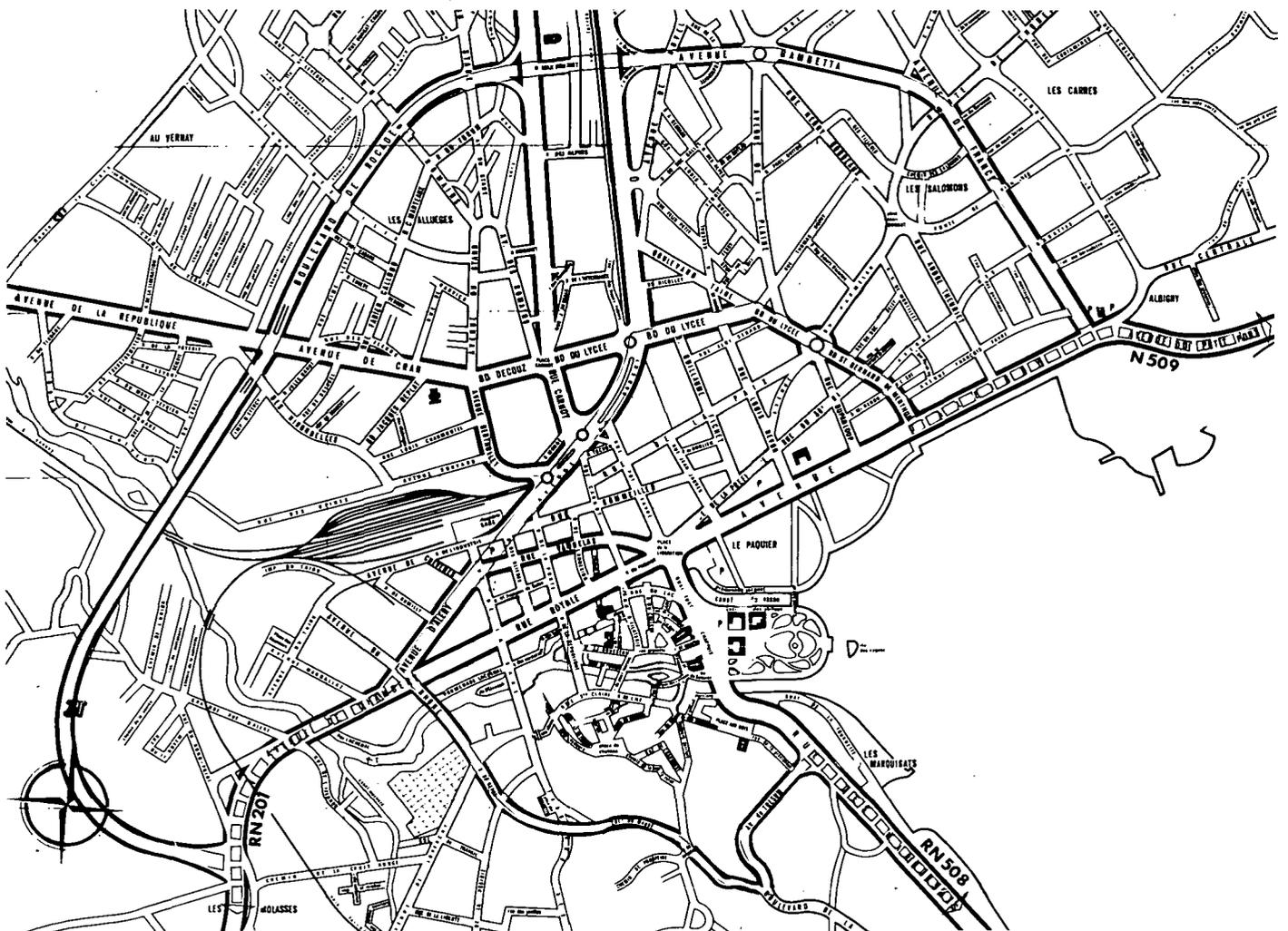
CONTOURNEMENT

– Une petite et une grande rocade sont prévues et réalisées à partir de 1960. Complétées par un passage derrière le château, elles constituent maintenant un contournement complet du cœur de la ville, d'un bord à l'autre du lac et permettent d'alléger le trafic dans les rues du centre. Elles offrent désormais aux voitures de transit la possibilité de faire le détour.

Grâce à cette nouvelle organisation de la desserte, on obtient une meilleure répartition du trafic et l'on amorce ainsi une politique urbaine

plus harmonieuse qui accepte de prendre en compte des critères qualitatifs et non plus seulement quantitatifs. Et cette politique, embryonnaire il y a seulement une quinzaine d'années, s'est révélée compatible avec des actions de remise en valeur des vieux quartiers. Qu'en serait-il advenu si l'on n'avait pas mis en service ces déviations, préférant élargir un certain nombre de rues du centre ?

On déplorerait sûrement aujourd'hui la disparition des arcades, de certaines maisons anciennes, et d'autres richesses architecturales.



LA RECONQUÊTE DE LA RUE

La voiture ayant cédé une partie du terrain, l'idée des rues ou des espaces piétonniers peut faire son chemin. Le projet, d'abord inconscient, naît d'un constat, puis s'affirme peu à peu jusqu'à emporter la décision.

EPHEMERE

Des piétons, il y en a beaucoup à Annecy. Certaines rues, certains passages, sont déjà piétonniers de façon épisodique, éphémère : à l'occasion des marchés, plusieurs fois par semaine, lors de la Foire Saint-André qui occupe tout le centre, un jour l'an, ou des fêtes populaires et folkloriques de plus en plus nombreuses dans la vieille ville. La présence de nombreux piétons rend

d'ailleurs difficilement praticables la plupart des rues aux automobilistes. Ainsi le problème posé par la coexistence de deux modes de circulation, s'avérant incompatibles, exigeait qu'un choix soit effectué, et que ce choix tienne compte des variations de fréquentation piétonnière entre la saison touristique et le reste de l'année, variations qui sont évidemment très sensibles dans le cas d'Annecy.

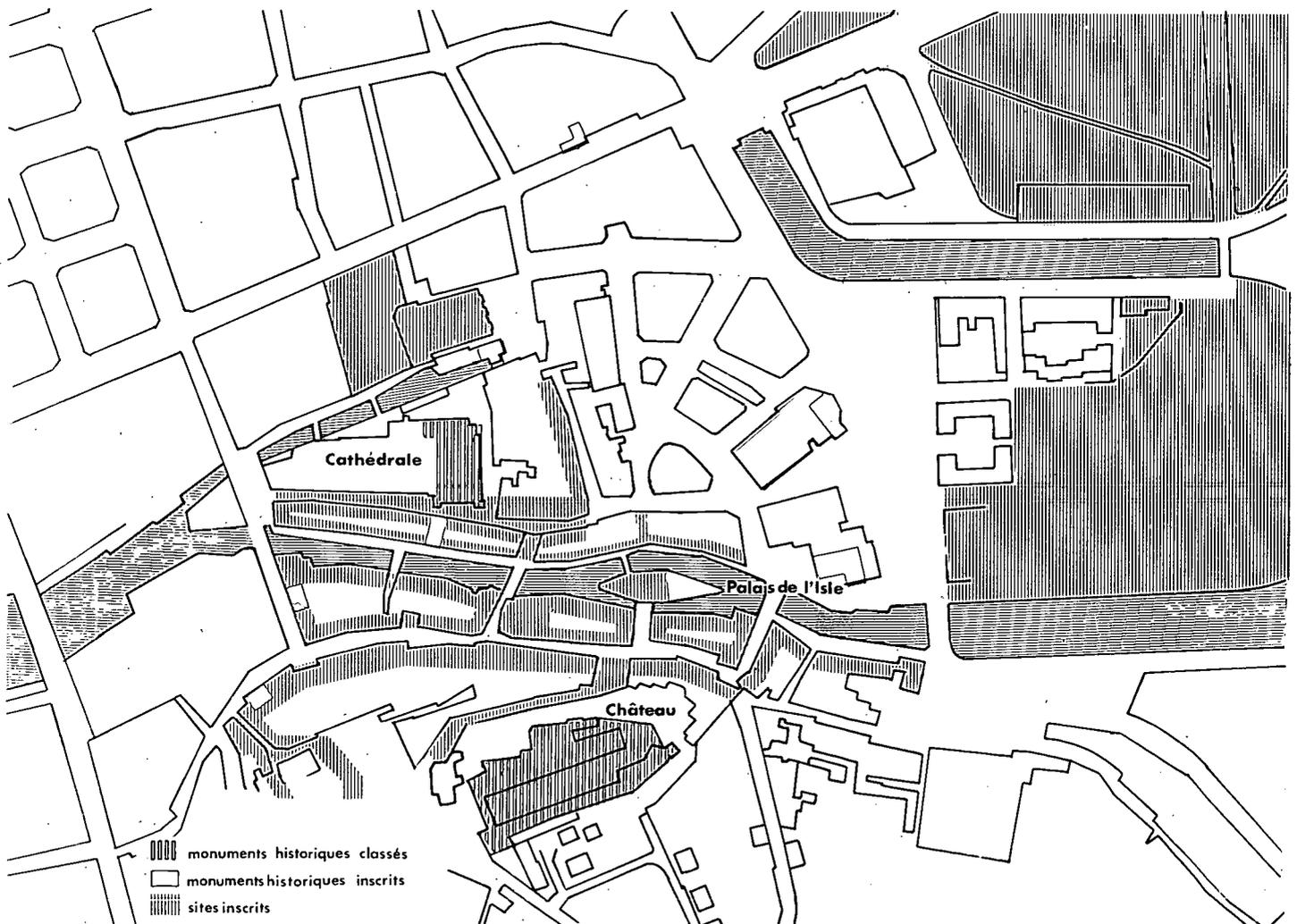


ARCHITECTURE

Dans la vieille ville, le cadre architectural traditionnel où évolue le piéton est favorable car il est à la mesure de l'homme. Autour du château, du Palais de l'Isle, se tresse un lacy de canaux, de passages couverts et de passerelles, de quais bordés de magnifiques maisons. Pour une première expérience, on décide de donner la priorité aux

piétons dans certaines rues, mais sans interdire la circulation automobile de façon permanente et totale, puisque la fréquentation touristique y est seulement saisonnière.

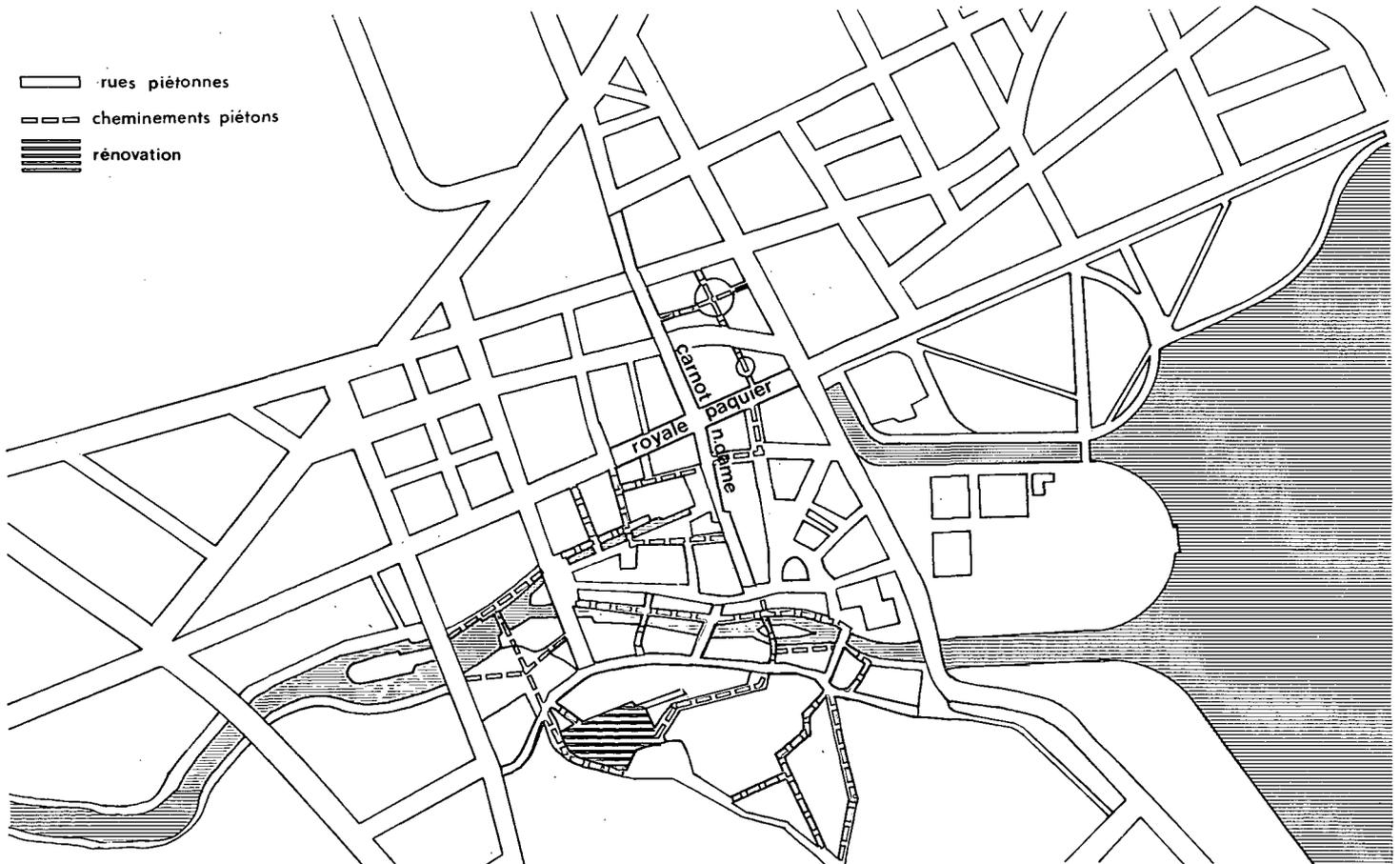
D'où la suppression des trottoirs des rues Perrière et de l'Isle et l'installation de panneaux : « rue dallée, priorité aux piétons ». L'interdiction de l'automobile n'y est totale qu'en été.



CHALANDS

La circulation piétonnière n'est pas seulement importante dans les quartiers anciens. Elle l'est aussi dans toutes les rues commerçantes du centre, ce qui permet de rechercher un second terrain d'expérience. On observe d'ailleurs, et des « comptages de piétons » l'ont confirmé lors de récentes études, que le carrefour des rues Royale, Carnot et Notre-Dame, prolongées par des rues d'architecture intéressante comme la rue du Paquier et la rue Filaterie, semble être le lieu piétonnier le plus animé du centre. La présence des parcmètres dans ces rues, au moment où une telle

réflexion a lieu, n'est pas incompatible avec la décision de les aménager maintenant pour les piétons. La réglementation du stationnement n'était qu'une phase intermédiaire et l'évolution des habitudes en matière de circulation permet maintenant de repousser ces parcmètres en des lieux plus éloignés.



BALADE

La redécouverte de la marche à pied permet aussi de prendre conscience d'une nouvelle justification des aménagements piétonniers, étrangère celle-là aux critères de fréquentation commerciale. Comme une ville comporte toujours des espaces de promenades qui se suffisent à eux-mêmes, l'idée est venue tout naturellement d'une institution pour la flânerie, la balade. Ce dont on n'osait plus rêver. Pour que le piéton, le promeneur, puisse enfin « s'ébattre » en paix, cheminer à son gré, on dessine un plan, un véritable réseau pour la promenade, qui complète le réseau à dominante commerciale, tout en lui conférant une dimension supplémentaire et différente. Il a suffi pour obtenir ce résultat, d'intégrer le square de l'Evêché, la place Notre-Dame, la place de la Cathédrale, des cheminements le long des canaux, des passages comme les ruelles de l'église Notre-Dame, ou de l'Evêché : un ensemble de lieux où il suffit de marcher, à l'écart mais à proximité de toutes les activités de la ville. Afin d'assurer les liaisons entre les réseaux de

différente nature, des aménagements spéciaux sont prévus dans le square de l'Evêché et sur les rives du Canal du Vassé. L'on se trouve alors en présence d'un véritable plan, pour piétons seulement, recouvrant :

- les voies piétonnières de la vieille ville dont une première tranche est déjà réalisée en « zone dallée » ;
- les voies piétonnières du centre commerçant, dont l'aménagement doit débiter prochainement autour du Puits Saint-Jean ;
- les cheminements piétonniers intermédiaires, tels que ceux qui viennent d'être évoqués.



COMMENT FAIRE ? tous les moyens ne sont pas bons

La mise en place de cette politique d'aménagements piétonniers doit s'échelonner évidemment sur plusieurs années. Mais de nombreuses décisions et réalisations antérieures, notamment l'ouverture des parcs de stationnement à proximité du centre, et des deux roçades de contournement, dont il a été question plus haut, auront contribué à son succès autant que toutes les précautions prises ultérieurement dans la préparation des opérations piétonnières proprement dites.

CONCERTATION

Dans les rues où la densité des boutiques est importante, il a été prévu d'associer les commerçants eux-mêmes à la conception, à la réalisation, et au succès de l'opération. Des réunions ont lieu dans le cadre de « groupements de rues », où se définiront en commun certaines modalités d'aménagement et d'utilisation de la rue rendue aux piétons : réfection des vitrines, des



enseignes, réglementation des horaires de livraison, etc.. Mais ces réunions peuvent aussi déboucher sur de nouvelles modalités d'action commerciale. Par exemple :

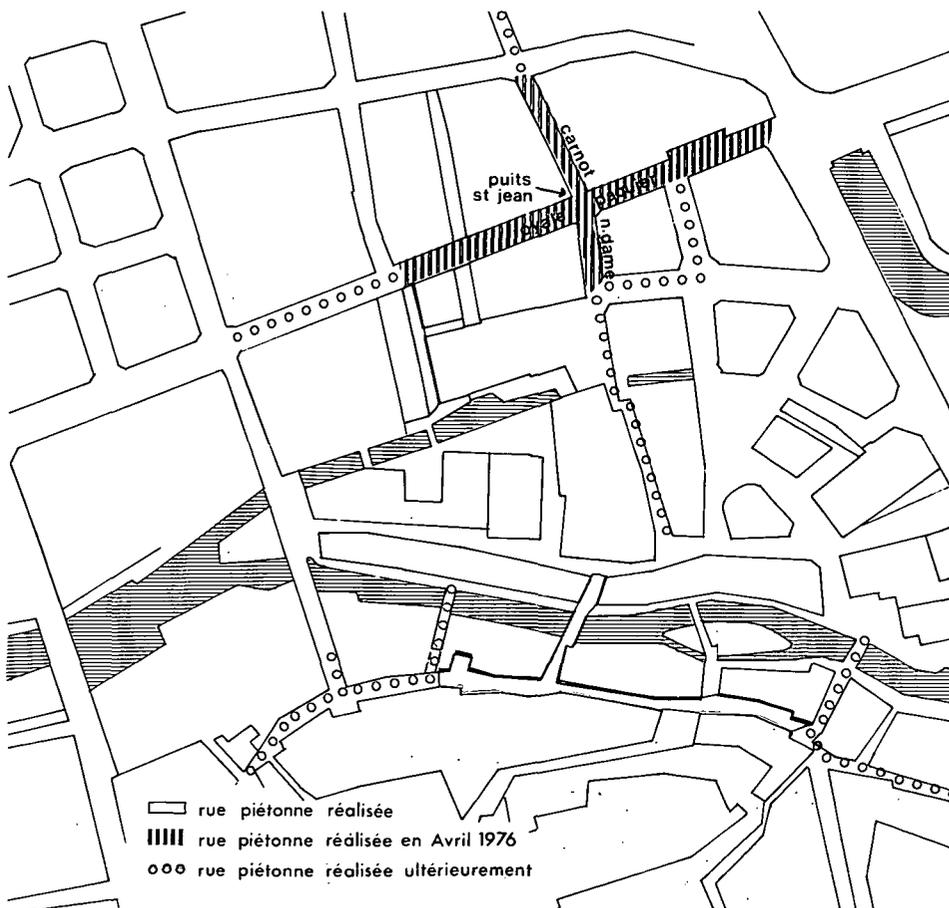
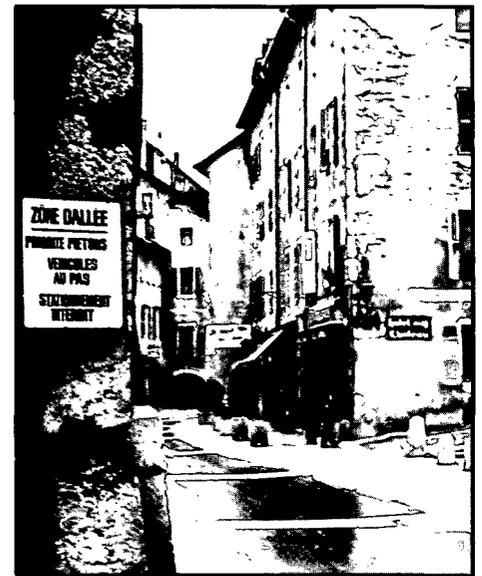
- utilisation, pour partie, de la rue piétonnière, en relation avec des activités liées aux commerces ;
- changements d'horaires d'ouverture ;
- participation à l'entretien des plantations.

RECONVERSION

La reconversion d'une rue en voie piétonnière ne s'improvise pas. Il ne suffit pas de poser une barrière à chaque extrémité, comme on l'a vu déjà faire à l'occasion d'expériences hâtives. En outre, le maintien en l'état des trottoirs nuit à l'établissement d'une ambiance suffisamment sécurisante. L'exemple de nombreuses villes étrangères d'Allemagne, de Hollande, et aussi françaises, montre que l'opération requiert un soin vigilant et un minimum de conditions favorables,

l'une des plus importantes étant que les riverains, non seulement commerçants mais aussi résidents, soient associés à la mise en œuvre. A Annecy comme ailleurs, on a été conduit à prévoir la réalisation de certains aménagements spécifiques :

- suppression des trottoirs et création de chaussées « à l'italienne » ;
- installation de lanternes pour l'éclairage public ;
- mise en place de mobilier urbain (bancs, bacs à fleurs, fontaines) et de panneaux indicateurs.



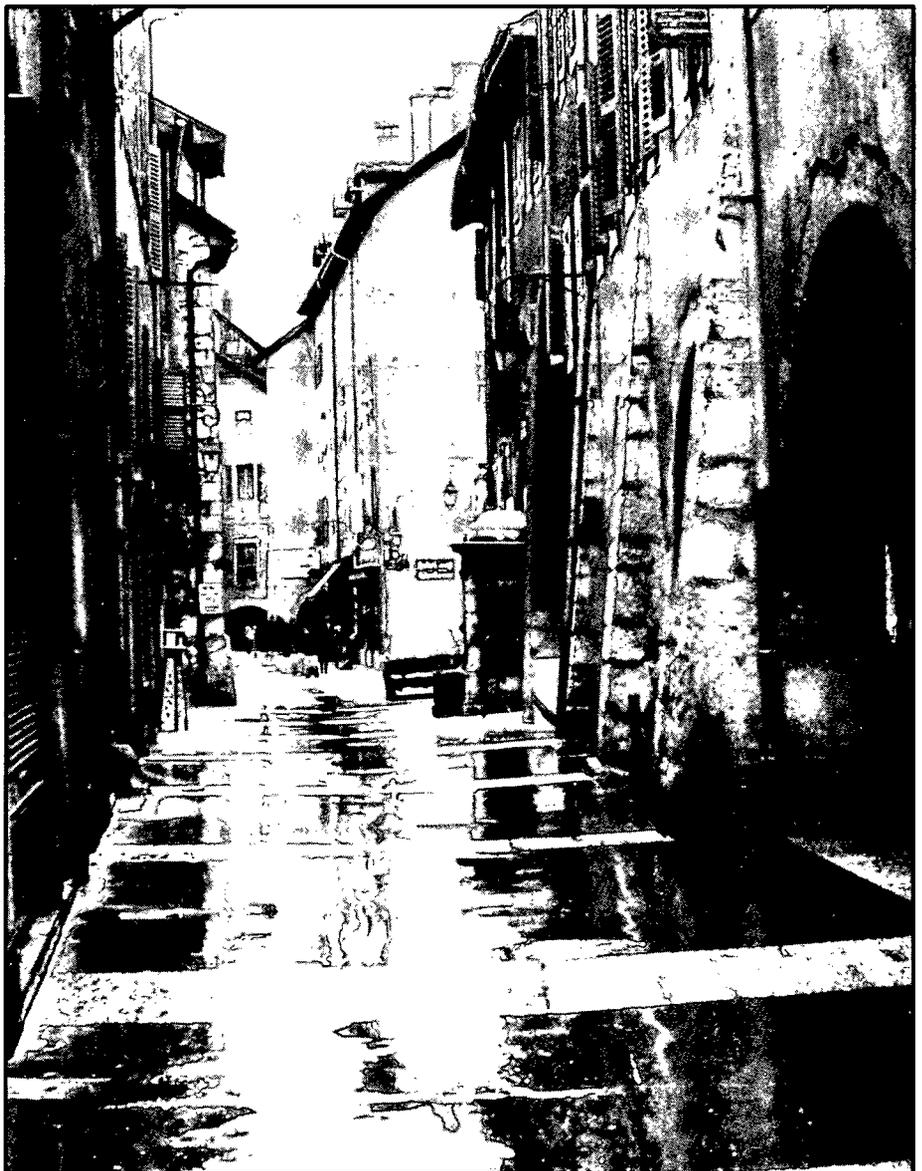
COORDINATION

D'autre part, la municipalité a pu obtenir des administrations responsables des différents réseaux d'alimentation (EDF, GDF et P. et T.) qu'elles utilisent les services de la même entreprise de travaux que la ville. Ainsi, lorsque cette dernière est amenée à travailler dans une rue, procède-t-on du même coup à la réfection de tous ces réseaux, en essayant autant que possible, de les mettre en souterrain.

LE PRIX DE LA MARCHE A PIED

Une description des travaux engagés à Annecy donnera un aperçu du coût global de tels aménagements.

En 1974, il a été procédé à la réfection des rues de l'Isle et Perrière, dans la vieille ville. Ces rues représentent une surface dallée de 1.500 mètres carrés. Elles comportent une chaussée dite « à l'italienne » constituée de nervures en dalles calcaires de l'Ain, placées au droit des piliers des arcades des bâtiments. Entre ces nervures, un revêtement d'asphalte. Les réseaux sont tous souterrains et, lors des travaux, ont même été placées en sous-sol des gaines plastiques reliant les entrées d'immeubles entre elles, et destinées à recevoir des câbles de télévision en prévision du jour où la ville souhaitera se doter d'un tel réseau. Le coût de l'opération a été de 285.000 F toutes taxes comprises, dont 16.000 F pour les gaines de la future télévision. C'est, au demeurant, un ensemble de travaux plutôt légers portant sur une petite superficie.

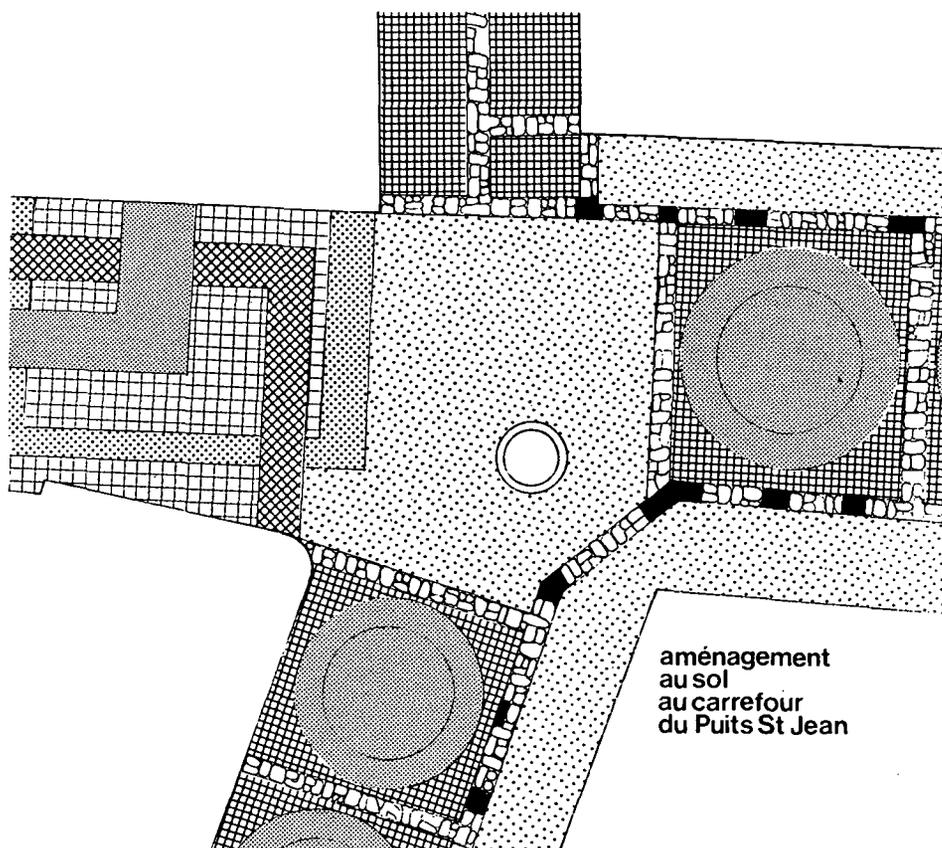


De janvier à mai 1976, il est prévu de réaliser les revêtements de voiries des futures rues piétonnières du centre ville (rues Royale, Carnot, du Paquier), où seules les livraisons seront autorisées, le matin.

Les chaussées « à l'italienne » comporteront des pavés et dalles de porphyre, pour deux des quatre rues, et des pavés et dalles de matériaux reconstitués, pour les deux autres rues. Pour une surface totale de 4.500 m², il faut compter :

- pour la voirie et les réseaux : 1.650.000 F,
- pour l'éclairage public : 130.000 F,
- pour le mobilier urbain : 220.000 F,

soit au total 2.000.000 de francs. Le programme de travaux représente ici une refonte bien plus importante de la voirie et des réseaux que dans le cas de la vieille ville évoqué au-dessus, ce qui explique les écarts de coûts.



aménagement
au sol
au carrefour
du Puits St Jean

nota : On remarquera que la ville a préféré répartir son effort sur deux quartiers plutôt que d'en privilégier un seul; mettant ainsi en œuvre des zones pour piétons de caractère différent. Quartiers anciens d'une part, rues typiquement commerçantes d'autre part.

Il est aussi possible de donner, à titre indicatif, les résultats d'une consultation lancée par la ville auprès d'une entreprise de la région, et concernant le prix des matériaux de revêtement de sol : dalles ou pavés.

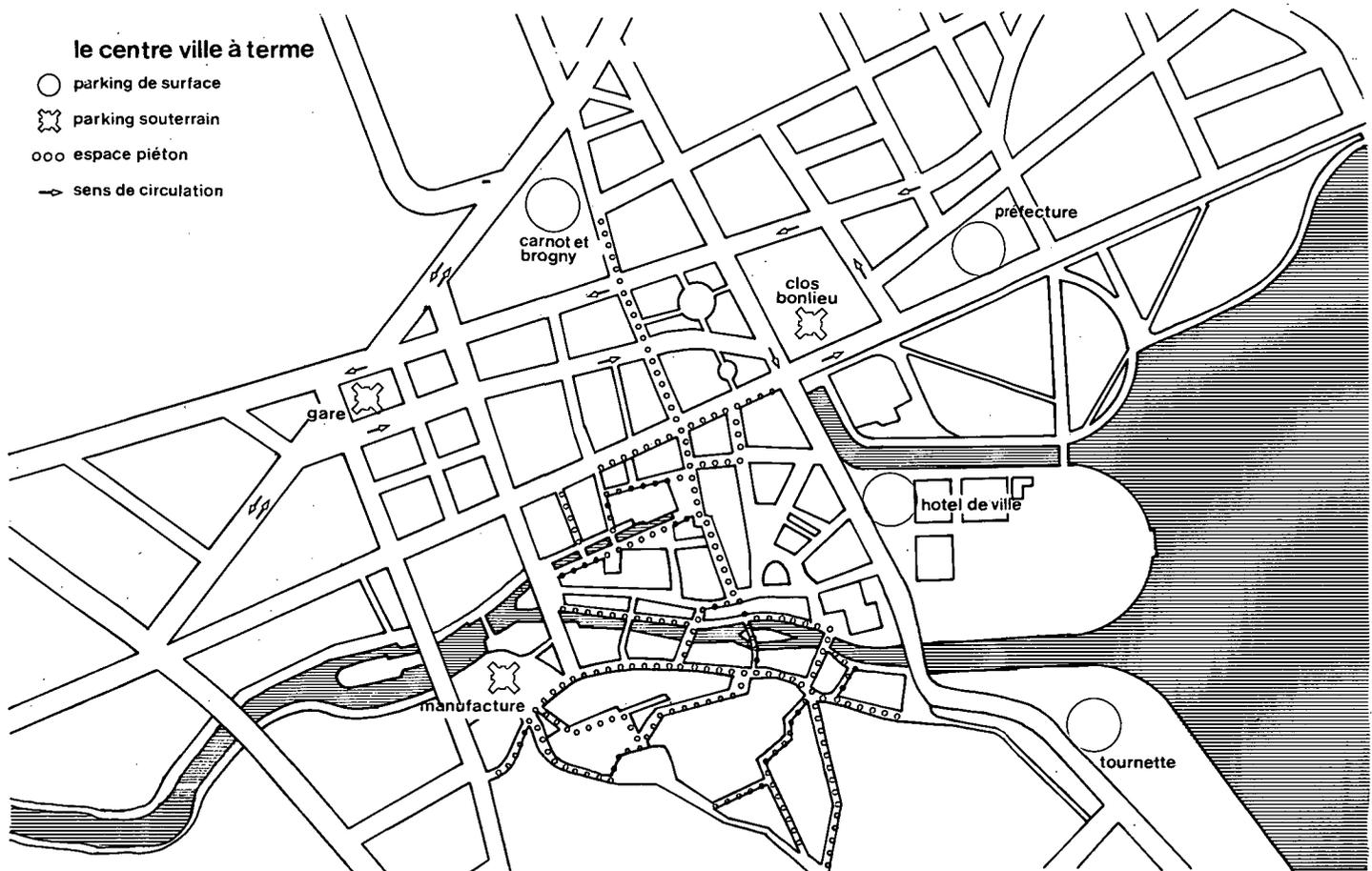
DALLES ET PAVES UTILISES POUR RUES PIETONNIERES

Prix avril 1975 (au mètre carré)

Dénomination fournitures	Caractéristiques (couleur)	Prix fournitures T.T.C.	Fourniture et pose T.T.C.
Pierre naturelle OPUS Porfido rouge	rougeâtre	78,00	sur mortier : 145,00 F
Quartz vert OPUS	vert bleu	78,00	sur mortier : 145,00 F
Dalles 40 x 40 Agréma et pavés 12 x 12	gris bleu ocre rose ou rouge	70,00	sur mortier : 150,00 F
Dalles 40 x 40 Agréma et pavés 12 x 12	jaune gris	60,00	sur mortier : 150,00 F
Pavés 12 x 12 en mélange selon proportion au m ² : 49 10 7	ocre jaunâtre rose rouge	50,00 - 54,00	sur sable : 120,00 F sur mortier : 150,00 à 160,00 F
Pavés Triefts ou S.F.	béton	83,00	sur sable : 85,00 F
Dalles 50 x 50	gravillons lavés : bleu - gris - rose	56,00	sur sable : 110,00 F
avec rangs de pavés 12 x 12 basaltes	gris bleu	53,00	sur mortier : 150,00 F
Dalles pierre de Souppes	blanc avec fossiles	83,00	sur mortier : 180,00 F
Dalle pierre de l'Aine (Rocheret, Chandolin, Hauteville)	blanc violacé	83,00	sur mortier : 180,00 F
Dalles en mélange Revermont Kotah Stone	gris bleu ardoisé verdâtre	134,00	sur mortier : 235,00 F
Dalles posées dans Vieux quartiers Saint-Martin Belle Roche Appareiller à la demande	ocre	243,60	sur mortier : 331,84 F

L'AUTO ET LE PIETON EN HARMONIE

Un projet d'aménagement tel que celui qui vient d'être décrit ne peut se concevoir hors du cadre de la politique globale d'urbanisme conduite par une ville.



Qui dit piéton dit circulation, et qui dit circulation dit aussi transport automobile. Dans le cas d'Annecy, pour que l'un et l'autre puissent évoluer en bonne intelligence, il a été retenu comme critère de définition de l'espace pour piétons que ceux-ci n'auraient jamais plus de 300 mètres à parcourir à pied. Et

selon ce nouveau plan, trois nouveaux parkings doivent compléter les structures existantes déjà décrites.

Il s'agit :

- du parking de la gare qui comportera 320 places (réalisé) ;
- du parking de la manufacture qui

comportera 400 places ;

– du parking du Clos-Bonlieu, qui comportera 400 places.

Par ailleurs, un nouveau plan de circulation est mis en œuvre, en même temps que le coût horaire de stationnement de courte durée (parcmètres et parkings) est doublé.

REACTIONS EN CHAINE

La création d'un espace pour piétons est un acte qui peut produire un effet d'entraînement dans d'autres domaines de l'aménagement.

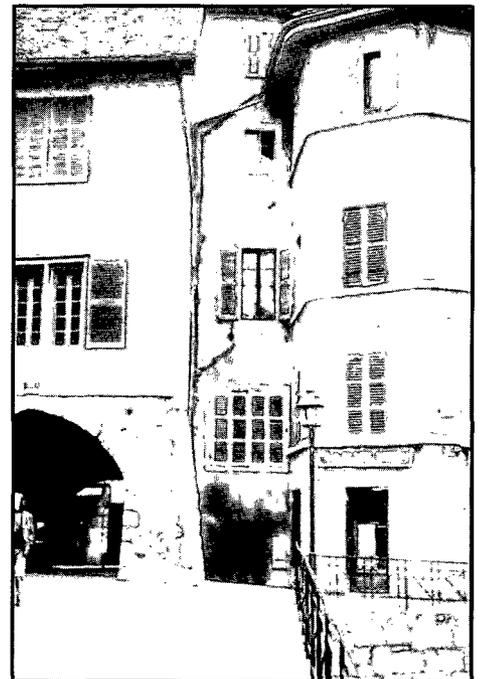
A Annecy, ce projet s'est accompagné de mesures complémentaires :

TRANSPORTS

— la promotion des transports en commun, faisant actuellement l'objet d'études, devra permettre, grâce à un remodelage important du réseau déjà existant, de limiter l'usage de l'automobile dans le centre.

HABITAT

— la restauration d'immeubles répond au souci de maintenir, dans le centre ville, les fonctions les plus diversifiées possibles, du commerce à l'habitat. Ce dernier ne doit pas être négligé dans les quartiers piétonniers. Il peut contribuer à assurer une certaine animation à toute heure de la journée, et tous les jours de la semaine. Il permet aussi de conserver dans le centre la nécessité de commerces quotidiens et d'éviter que la zone pour piétons ne s'assimile à une zone commerciale trop spécialisée.



pêle-mêle
19
espaces
piétonniers

LA RUE

Quelques décades de pratique d'un urbanisme nouveau, qui a parfois prétendu nier la rue, conduisent à ce constat : il n'a pas été possible de faire mieux, la rue est demeurée irremplaçable, elle a conservé tout son pouvoir.

Elle reste pour le citoyen le lieu privilégié de promenade, d'activités, d'animation, de hasard.

Même « malade de l'automobile », la rue n'a pas perdu ses vertus d'autrefois. Il n'est pas difficile aujourd'hui de les redécouvrir. La survie des villes en dépend, d'une certaine façon.

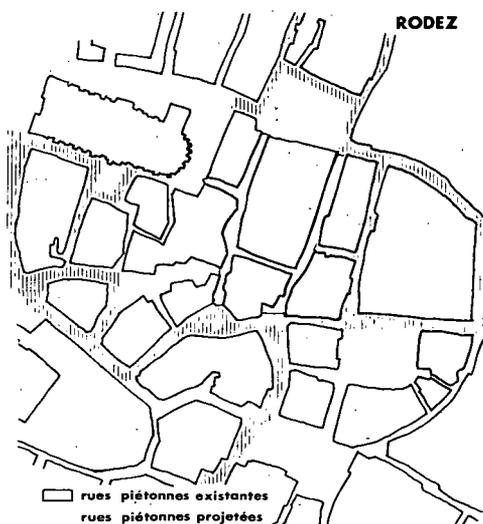
atouts

Avant de rendre progressivement la rue aux piétons, et de l'aménager spécialement dans cet objectif, il est bon de recenser tous les atouts possibles.

Des ruelles étroites, des passages, constituent des voies piétonnières privilégiées. Encore faut-il qu'elles soient suffisamment fréquentées et animées. Une assez forte densité de commerces est un facteur certain d'animation et ne peut qu'aider au succès d'une telle opération.

Si de plus l'architecture des maisons et monuments riverains est de bonne qualité, davantage de chances sont encore réunies, par l'introduction d'un facteur d'agrément.

Mais de nombreux autres éléments peuvent jouer en faveur d'une expérience piétonnière.



A RODEZ

Le succès d'un premier essai, et l'intérêt porté à l'expérience par les commerçants, ont incité la ville à étendre son réseau piétonnier.

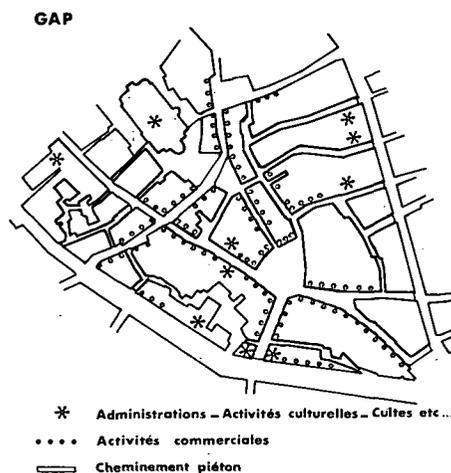
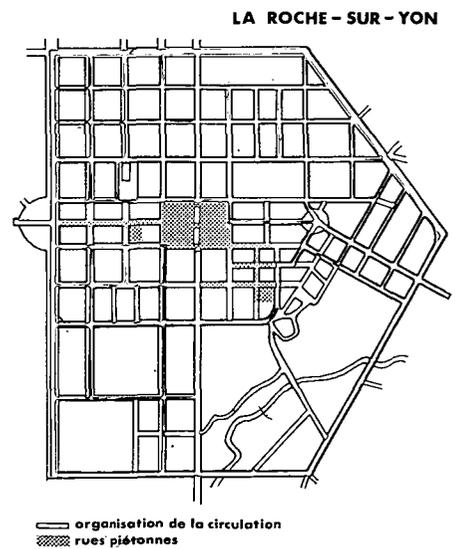
A CHAMBERY

Une part importante du secteur sauvegardé peut être desservie par un ensemble de passages couverts débouchant sur les principaux axes piétonniers.

A LA ROCHE-SUR-YON

La texture du réseau de circulation a permis d'interdire aisément certaines rues au trafic.

Dans la ville, certaines rues ou ensembles de rues se prêtent naturellement à de telles expériences, par leur dimension, leur qualité esthétique, leur animation. Toutes les actions décrites ci-dessous ont été entreprises à petite échelle et à la faveur de ces conditions propices.



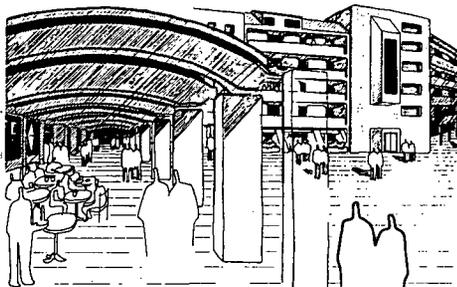
A GAP

Un quartier tout entier, coupé par des rues étroites, tortueuses, dont la fonction commerciale et touristique est évidente, va être fermé aux automobiles, qui ne pouvaient d'ailleurs y circuler dans d'excellentes conditions.

A ANGOULEME

De tels cheminements doivent être réalisés pour desservir une « **plateforme** centrale d'activités » où seront juxtaposés commerces, services, etc.

EPERNAY



A EPERNAY

Il s'agit de la création de cheminements piétonniers dans le cadre d'une opération de rénovation (Saint-Thibaut).

aménagements

Qu'est-ce qui différencie une rue normale d'une rue piétonnière ?

Celle-ci comporte certains aménagements spécifiques qui peuvent s'échelonner :

- de la simple interdiction temporaire de circulation, les jours de marché par exemple ;
- à une **priorité au piéton** entraînant la réglementation de la circulation automobile ;

- à un remodelage du sol avec suppression des trottoirs, réfection et mise en souterrain des réseaux, pavage de la rue ;

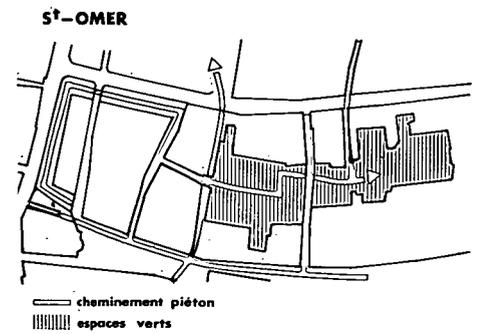
- à l'installation de bancs et bacs à fleurs ;

- à l'amélioration et à l'adaptation de l'éclairage public.

Mais les communes peuvent elles-mêmes inventer des solutions originales, répondant à des cas particuliers.

A LA ROCHE-SUR-YON

Un décrochement des vitrines de la rue Georges-Clemenceau permet de rompre un alignement trop rigide.

A SAINT OMER

Des espaces verts et des espaces publics sont aménagés à l'intérieur d'un îlot, et les passages existants ont permis de favoriser les échanges et relations entre la rue, l'îlot et le quartier.

A SAUMUR

Une importante voirie dans la ZUP du Chemin-Vert a été transformée en « promenade ».

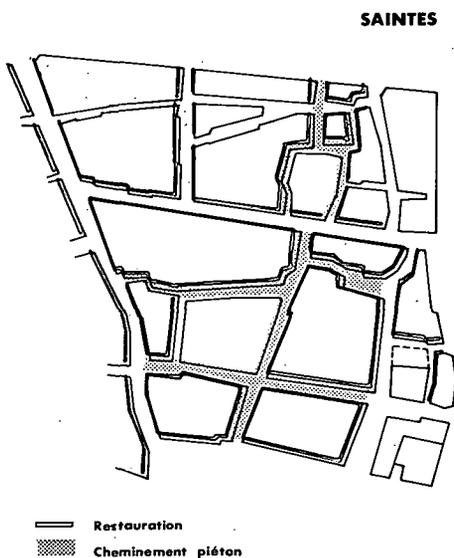
A EPERNAY

Des arcades destinées à abriter les piétons sont prévues dans le quartier de rénovation « Saint-Thibault ».

Ces actions sont quelquefois coordonnées avec des opérations d'autre nature, ainsi...

A RODEZ

La ville a résolu d'encourager des initiatives commerciales **promotionnelles** : financement d'un conseil en organisation et en promotion commerciales, mise à disposition d'un local pour y installer une halte-garderie, organisation de programmes culturels et récréatifs pendant les semaines promotionnelles, gratuité des transports publics pendant ces périodes, prix importants couronnant les concours de vitrines ou d'enseignes, etc.



A CHATEAUROUX

Une opération de rénovation des îlots du Marché va être lancée dans le secteur piétonnier. Elle comprendra des logements, des bureaux, des commerces, des cinémas et de nouvelles halles.

A SAINTES

La réservation de plusieurs rues aux piétons s'accompagne d'une **restauration immobilière** (quartier Saint-Michel).

LA PLACE

La rue débouche sur la place, parfois...

Lieu d'arrêt, de respiration, espace vaste, inutile et nécessaire car il permet tout, justement : la fête, la parade, le marché, la rencontre.

On s'y donne rendez-vous, on y revient sans cesse, conduit par sa propre flânerie.

C'est un repère, un cœur, c'est là que l'on prend du recul par rapport à la ville.

La place mérite autant d'attention que la rue. Plus peut-être.

A AUCH

La place Salinis, intégrée au parcours piétonnier est réaménagée. Le parking a été supprimé tandis que des parterres et des allées sablées, des aires de jeux, sont créés.

A RODEZ

La place d'Armes va être reprofilée, ses trottoirs élargis, son monument aux morts changé de place et le système de circulation modifié.

Il s'agit de remettre en valeur la cathédrale et de réaliser des espaces piétonniers permettant un meilleur fonctionnement de l'ensemble.

A PAU

La ville a décidé de faire de la place Reine-Marguerite un lieu de ralliement, une sorte de « signal ». Cette place qui possède une architecture de très belle qualité est située entre le château et la place Clemenceau, et sert de porte d'accès du centre ville vers le site du Hédas. Afin d'y susciter des manifestations de tous ordres, l'on a décidé d'y effectuer certains aménagements adéquats, de supprimer les parkings existants et de reconstruire des arcades détruites pour reconstituer une galerie.

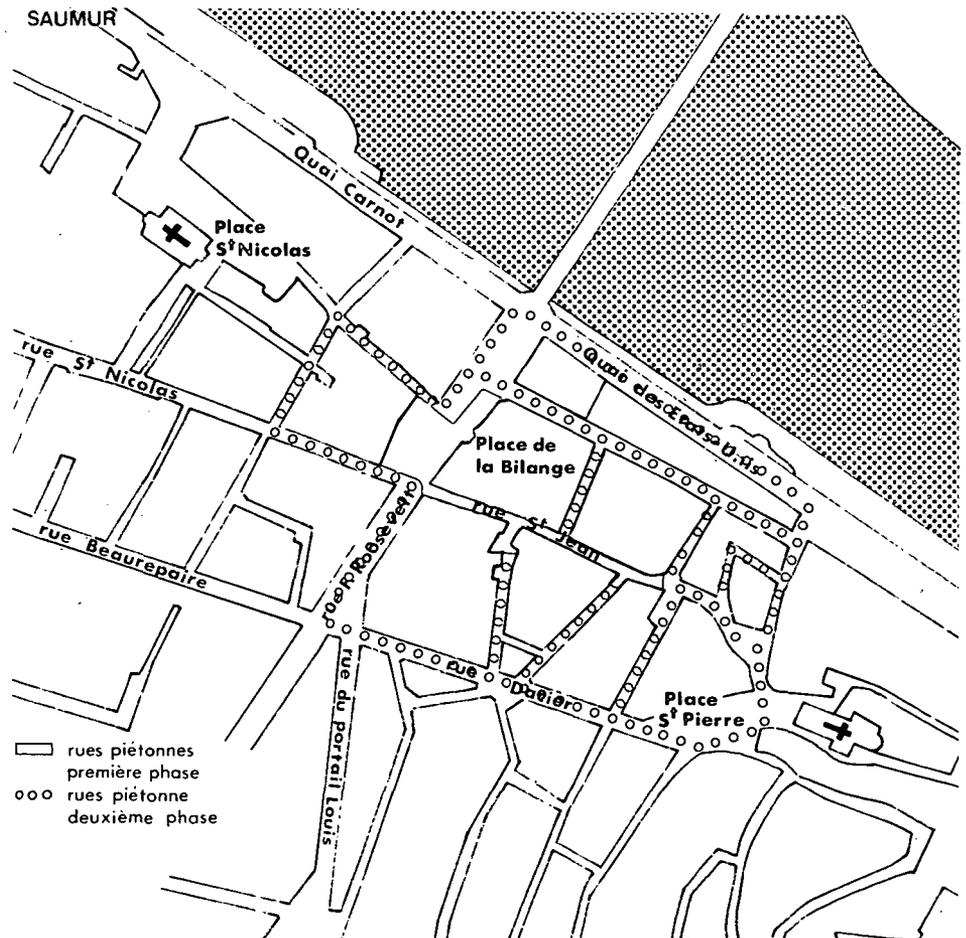


A SAUMUR

La place Bilange va être intégrée à l'espace pour piétons, ce qui devrait permettre une bonne relation entre les quartiers Saint-Pierre et Saint-Nicolas, et améliorer l'animation du centre.

A LA ROCHE-SUR-YON

Un concours d'idées a été réalisé sur le thème de l'aménagement de « la place Napoléon », aujourd'hui utilisée comme parking, mais où l'on voudrait créer un espace plus humain, à l'échelle du piéton, et renforcer la fonction de place publique, lieu animé de rencontres et de détente. La solution retenue tient compte des perspectives sur la statue de Napoléon, du tracé régulier du plan de la ville, et de la présence de l'Hôtel de Ville et de l'église.

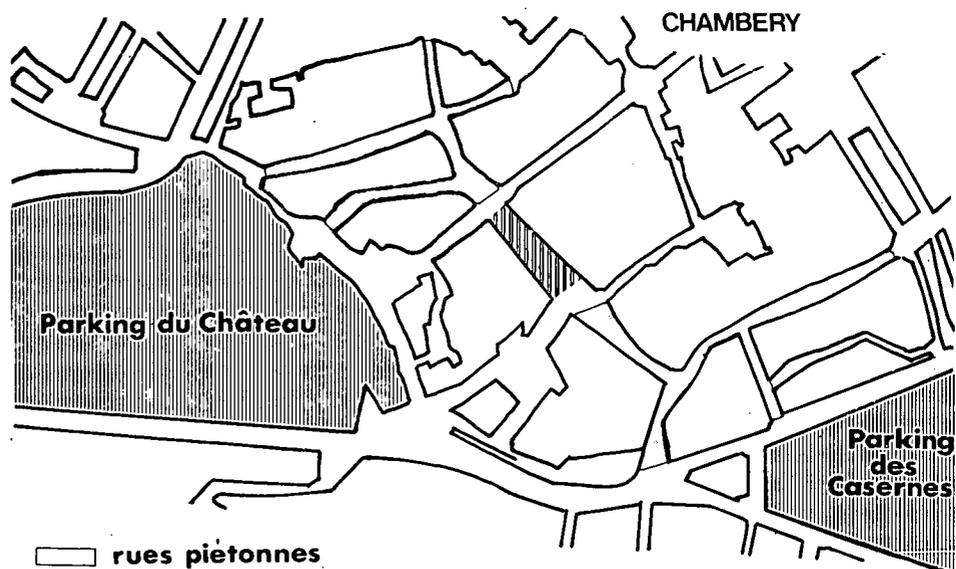


A BLOIS

Les places de la République et Jean-Jaurès, qui jouent le rôle de repères à l'entrée de la ville, vont être mises en valeur et reliées par des voies rendues aux piétons. Dans le centre, autour de la halle aux grains, est prévu l'aménagement d'un espace destiné à recevoir des activités de plein air (foires, marchés). Aussitôt remises en valeur, ces places deviendront le point de départ d'un circuit de promenade pour les piétons.

A CHAMBERY

On envisage d'aménager en espace pour piétons la place Saint-Léger. Située au cœur de la ville, du réseau piéton, cette place en est le véritable centre commerçant, et de nombreuses ruelles et passages y aboutissent. Elle présente en outre, sur une longueur de 250 mètres, une ordonnance architecturale homogène des 17^e et 18^e siècles. Autant d'atouts pour lui rendre sa vocation de lieu de rencontres.



En résumé, on distinguera différents types de places aménagées, selon que les voitures en seront totalement ou seulement partiellement exclues.

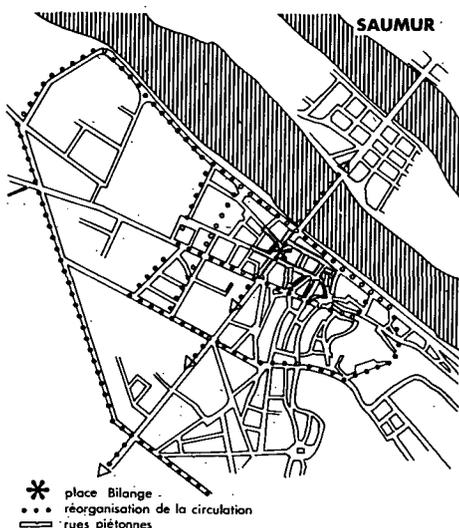
— Celles qui sont entièrement réservées aux piétons,

— celles qui sont aménagées pour les piétons mais où les voitures sont tolérées à titre occasionnel ou même exceptionnel,

— celles où les réseaux piétons et voitures coexistent, mais sont nettement séparés et délimités.

accompagnements

Dans tous les cas, des actions d'accompagnement s'avèrent nécessaires.



Elles peuvent concerner :

— le report du stationnement sur un parking situé à proximité ;

— l'aménagement d'une liaison entre la place et les rues environnantes par un chemin piéton continu ;

— l'acquisition et la démolition d'immeubles ;

— la réorganisation de la circulation automobile.

Sur ce dernier point, la ville de Saumur est allée jusqu'à percer de nouvelles voies de circulation à proximité immédiate du centre pour permettre le développement de l'espace piéton là où il se révèle souhaitable.

LES LIAISONS

Savoir marcher, c'est donc refaire la connaissance de la rue, de la place et – pourquoi pas ? – de la ville tout entière.

Comme on l'a vu pour Annecy, un réseau aménagé pour la promenade peut être un facteur de cohérence, de cohésion.

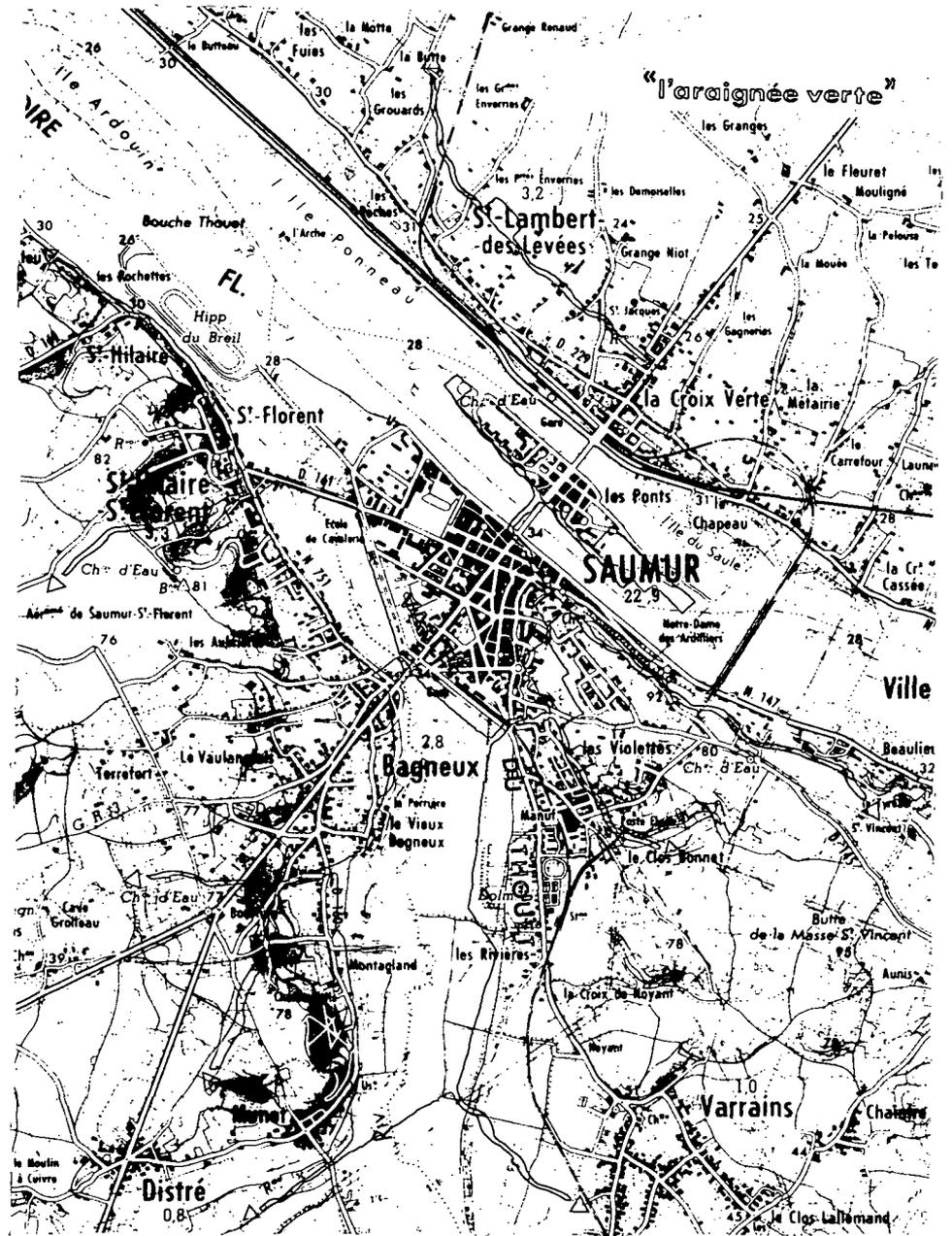
Il peut s'agir d'une simple relation avec des quartiers nouveaux, d'un passage au-dessus d'une voie ferrée ou d'une rivière, ou plus simplement de révéler certains itinéraires à la mesure du piéton, et qui avaient été oubliés parce que la voiture avait tout faussé, tout dissimulé.

L'aménagement de ces liaisons piétonnières peut être facilité si les conditions locales sont favorables.

Comme à Blois et Castres où l'on a tiré parti de la texture du tissu urbain et des possibilités d'organisation de la ville ;

ou à Saumur (l'araignée verte) ; où il est possible d'utiliser un réseau déjà existant en l'aménageant au fur et à mesure.

Qu'il s'agisse de relier entre eux les principaux secteurs d'animation de la ville ou d'améliorer les échanges entre les quartiers nouveaux et le centre, ou ceux des quartiers entre eux, la création de cheminements piétonniers concourt dans tous les cas au meilleur fonctionnement de la ville considérée dans son ensemble.



Les actions proposées à ce titre sont nombreuses et variées.

Les cheminements piétonniers peuvent par exemple relier et « rapprocher » des activités ou services jusqu'ici dispersés.

A DIEPPE

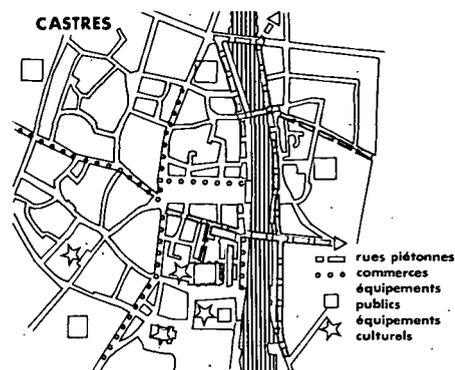
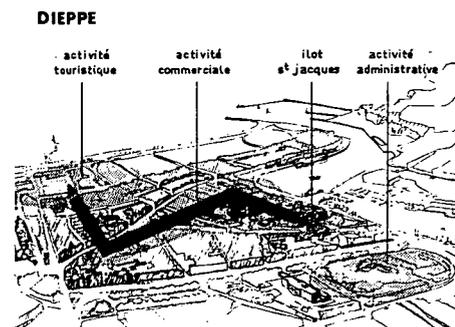
On a élaboré un réseau de voies piétonnières desservant à la fois des zones touristiques, commerciales, artisanales, administratives, et le centre culturel.

A CASTRES

Les activités de tourisme, commerce, artisanat, services publics sont reliées entre elles par des cheminements piétonniers.

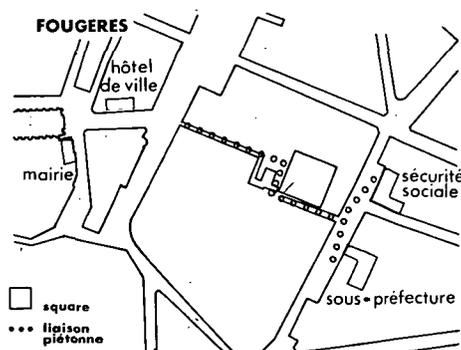
A RODEZ

L'aménagement du passage des maçons permet de mettre en communication un quartier de commerces et d'administrations avec un quartier de loisirs. On obtient donc une animation continue dans l'espace, et répartie sur la journée et le soir.



A FOUGERES

Une liaison piétonnière reliera entre eux les principales administrations et les services publics jusqu'ici isolés du fait de la complexité du tissu urbain.



Dans d'autres cas, les liaisons piétonnières pourront avoir une fonction touristique ou de promenade, à l'échelle de la ville tout entière.

Citons :

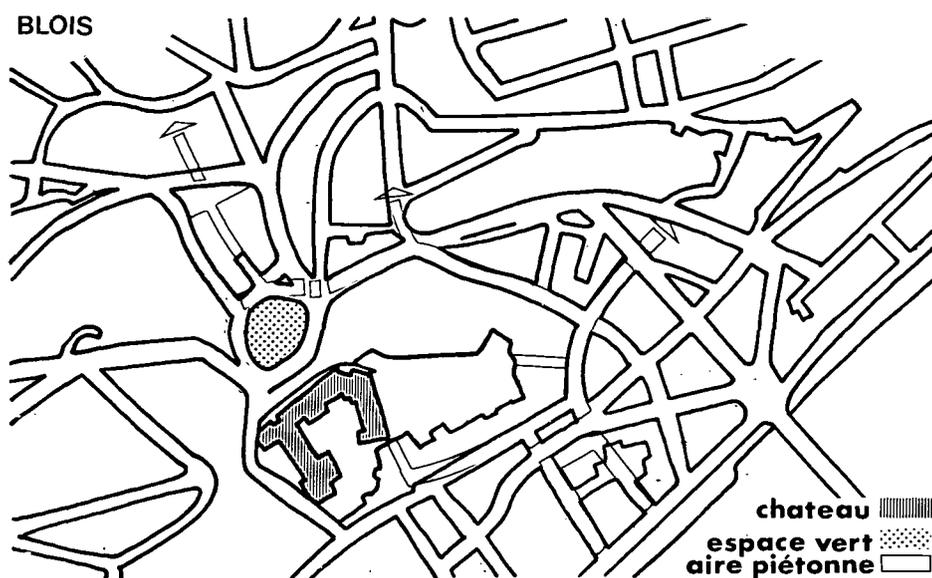
Rochefort, où le « chemin de Charente », sur la levée de terre, ceinture la ville ;

Châteauroux, où des chemins piétons longs de 6 kilomètres franchissent l'Indre sur 7 points, dans le centre du Parc urbain de Belle-Isle ;

Blois, où un circuit de promenade permet aux piétons de rejoindre les berges de la Loire, à partir de la place Jean-Jaurès, à travers les jardins de l'Hôtel de Ville et le secteur sauvegardé ;

Pau, et les aménagements de promenades du ravin du Hédas ;

Fougères, où des projets de longue promenade longent les remparts et relient la forteresse médiévale avec la place aux Arbres ;



Quant aux quartiers nouveaux, on cherche surtout à y établir des liaisons avec le centre et les quartiers voisins.

A Béthune, c'est la réalisation ou l'amélioration des passerelles au-dessus de la voie ferrée ;

A Auch, la construction d'une dalle sur poteaux dans le cadre de la zone de rénovation, reliant deux quartiers de niveaux différents et séparés par le Gers ;

A Vannes, la réalisation d'un cheminement vert le long d'une liaison routière ;

A Rochefort, la liaison par une promenade continue à travers des espaces verts, entre le futur quartier de « l'Avant-Garde » et la vieille ville.

