



Rue du Bras de Fer à Montpellier

En somme, c'est à se demander si un peu d'audace ne ferait pas de mal. Comme l'avoue Bruno Terlier : « Prenez les Berges : au début tout le monde était contre et maintenant ça plaît ».

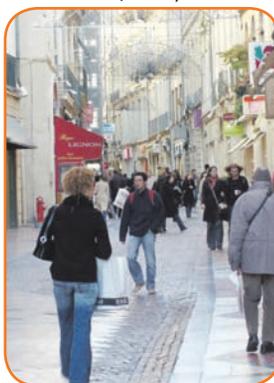
Montpellier

Depuis le 23 août 2004, Montpellier peut s'enorgueillir de posséder la plus grande zone piétonne de France rapportée au nombre d'habitants : 24 kilomètres de rues piétonnes, soit tout le centre historique de la ville, appelé « *Ecusson* », en raison de sa forme proche d'un pentagone.

Si l'objectif n'était pas négociable pour Hélène Mandroux, maire fraîchement installée à l'époque, les modalités de fonctionnement de la zone piétonne ont fait l'objet de discussions avec les riverains. Le périmètre est délimité à l'aide de bornes reliées au Centre de Supervision Urbaine (CSU) qui fonctionne 24h/24 et 7j/7. L'accès en voiture reste possible mais sous conditions. Tout d'abord les riverains : les heureux propriétaires d'un garage dans la zone piétonne, peuvent y accéder 24/24 et 7j/7 grâce au Pass Ecusson. Les autres habitants de la zone bénéficient d'une demi-heure flottante par jour pour se rendre à leur domicile.

Si les services de secours et de sécurité ont un accès permanent à l'Ecusson, l'accès des autres corps de métiers (taxis, livreurs, artisans, services de santé, déménageurs etc) est réglementé. Des dispositions particulières sont prises pour les personnes handicapées.

Et ça plaît : 67% des personnes sondées par la Chambre de Commerce du coin trouvaient l'idée po-



La Grande rue Jean Moulin

sitive, voire excellente, pour seulement 7% qui la jugeaient mauvaise ou gênante.

Saint-Denis

Un centre-ville asphyxié par la voiture, vieillissement prématuré de l'espace public, stationnement sauvage empêchant même les bus de passer. Voici, il y a peu de temps encore l'image peu reluisante de Saint-Denis, ville ouvrière de la petite couronne parisienne qui tient son nom du premier évêque de Paris, décapité en 280. C'est pourtant une ville avec de nombreux atouts : un patrimoine historique, notamment une basilique, édifiée sous Charlemagne, 400 commerces, le deuxième marché forain d'Ile de France [après celui de Versailles].

Face à ce constat, Mairie et Communauté urbaine ont sorti les grands remèdes et décidé de piétonniser le centre-ville : 5 km de rues et 17 000 m² de places ont ainsi été libérés de l'automobile. Les travaux, commencés en 2004 dureront encore jusqu'en 2010. Mais depuis la mise en place de bornes rétractables aux entrées de la zone, la piétonisation a pris forme. Quant au stationnement, pas de problème : les 3 200 places en souterrain ou en silo n'étaient auparavant à peine remplis à moitié. Une tarification attractive (les premières 90 minutes sont gratuites) et un affichage en temps réel des places disponibles ont alors suffi pour compenser les 650 places disparues en surface.

« La zone piétonne a été accueillie très positive-



La place Jean Jaurès réaménagée en 2005

ment par les habitants », assure David Ivernel, chef de projet à la communauté urbaine. « Nous avons pu le vérifier au travers de nombreuses enquêtes ». Quant aux commerçants, il pointe surtout les nouvelles enseignes arrivées, parmi lesquels Séphora et Virgin Mégastore. Un succès pour cette ville de banlieue avec sa population modeste.

C'est pas du luxe

Zone piétonne et magasins de luxe vont difficilement de pair, à croire les personnes que nous avons interrogées. « Pourquoi pensez-vous que Cartier, Dior et Hermès se sont installés dans les rues non piétonnes ? », demande Bruno Terlier de la Chambre de Commerce. Pour lui c'est clair : une zone piétonne attire « marginaux et délinquants » et décourage donc la clientèle fortunée, venant de toute la région Rhône-Alpes, voire de Suisse et d'Italie du Nord, d'après Jean-Louis Tourraine.

► INTERVIEW

Charles Delfante, architecte et urbaniste, fut à l'origine du projet d'aménagement du quartier de la Part-Dieu et de la zone piétonne sur la Presqu'île. Lyon chez moi l'a rencontré.



Lyon chez moi : Quels étaient vos objectifs sur la Presqu'île ?

Charles Delfante : Une de mes missions consistait à revaloriser le centre de Lyon qui avait perdu de son importance. Je l'ai constaté à l'exemple de ma propre mère qui tenait un magasin de décoration rue de Brest. Elle perdait petit à petit sa clientèle lointaine qui venait autrefois de Grenoble, de Valence et même de Genève.

La question qui se posait à l'époque, dans les années 1964-65 était : comment moderniser le centre de Lyon si l'aménagement de la Part-Dieu réussissait ?

LGM : Comment vous y êtes-vous pris ?

CD : L'idée était de créer une zone piétonne en centre ville. La création du métro était une occasion unique. Il fallait défoncer des voies et on n'allait pas les reconstruire à l'identique. Nous nous sommes alors rendu en Allemagne qui avait beaucoup d'avance sur la France dans ce domaine, par exemple à Munich où tout le centre historique est piéton. Ou encore à Hanovre et Zurich.

En 1969, nous avons organisé une exposition à la Maison Dorée, place Bellecour (l'actuel « *Rectangle* », ndr), présentant une continuité piétonne entre les Terreaux et Perrache. L'exposition fut une réussite, et nous avons demandé aux visiteurs s'ils étaient favorables ou non à notre projet. Ils étaient en majorité pour.

Mais les commerçants étaient contre. J'ai alors donné des conférences à la Chambre de commerce pour les convaincre mais ils ne voyaient pas la possibilité de vivre sans voiture.

LGM : Ont-ils changé d'avis ?

CD : Ils ont fait volte face quand ils ont vu que le centre commercial de la Part-Dieu devenait réalité. Et quelle réalité ! Sa surface était progressivement passée de 30 000 à 90 000 m² et il devait accueillir trois grands magasins. Ils ont alors commencé à s'affoler.

LGM : Qu'en pensait Louis Pradel, le Maire de l'époque ?

CD : Il était contre. Lui, c'était la bagnole, la bagnole, la bagnole. Début 1975, un jour ensoleillé, René Waldmann (le directeur de la SEMALY en charge de la construction du Métro, ndr) et moi sommes allés lui présenter notre projet. Nous nous demandons encore comment nous avons pu regagner la sortie à pied sans se faire balancer par la fenêtre de son bureau et finir embrochés sur les grilles de l'Hôtel de Ville.

C'est grâce à l'insistance des commerçants qu'il a changé d'avis. Puis, en mai 1975, notre projet, sensiblement amendé, fut approuvé... pour une mise en service le 1^{er} septembre. Il fallait alors agir en urgence. Quant au choix des bancs et jardinières (tant critiqués à l'époque, ndr), on a pris ce qui était disponible en ce mois d'août. C'est vrai, ils étaient dégueulasses.

LGM : Qu'est-ce que vous changeriez aujourd'hui ?

CD : Il faudra interdire la partie entre Bellecour et Terreaux à la circulation, en ne laissant passer que les transports publics, le piétons et vélos (à condition qu'ils respectent le code de la route !). Pour développer l'animation et rendre la ville plus aimable.

LGM : Et les voitures ?

CD : S'il n'y a plus de circulation, les habitudes s'adapteront.