

Communauté d'agglomération périgourdine

Piéton, toujours piéton

Deux nouvelles infrastructures ont concouru à améliorer les entrées de ville de Périgueux, toutes deux réalisées par la communauté d'agglomération périgourdine. Coté nord, la voie des stades, réalisée en 1995 sur deux kilomètres le long de la rivière Isle. Coté sud, le pont sud, ouvert en 2002 et qui traverse l'Isle en direction de l'échangeur le plus proche de l'autoroute A89.

Dans les deux cas, il s'agissait de répondre à un problème d'embouteillage aux heures de pointe. Comme les rues de Périgueux sont toutes étroites, y compris les voies principales, on ne pouvait pas se contenter de se référer à la hiérarchisation classique de la circulation automobile, constituée d'artères principales, d'artères secondaires et de voies de desserte. Agrandir les premières conduisait à démolir beaucoup, ce qui n'était pas souhaitable au regard de la qualité des sites traversés. Il a donc été décidé de raisonner en réseau et ainsi de rajouter des maillons à la trame viaire de Périgueux.

Bien que ces deux réalisations soient situées en secteurs périphériques ou excentrés et inondables, le parti a été pris d'apporter un soin particulier à l'accueil du piéton. Il nous a semblé en effet que celui-ci devait être au centre du dispositif, et ceci pour deux raisons.

La première est que la rivière y est belle et que l'aménagement de ses berges en voie verte pouvait

constituer à terme non seulement une promenade très agréable, mais aussi la colonne vertébrale de la desserte cyclable de l'agglomération.

La seconde raison tient à la façon de traiter toutes les entrées de ville et plus généralement, l'ensemble des secteurs périurbains. Une ville doit avoir une limite claire : on y est ou on n'y est pas. Les entrées de ville, ces zones de convergence commerciale ou d'habitat mono-

Pont sud et pont rail



La voie des stades



fonctionnel, sont clairement en ville et devraient respecter ses codes. Le piéton, notamment, devrait y avoir toute sa place. Nous étions d'autant plus motivés dans cette démarche que nous constatons que ces extensions assez récentes de l'urbanisation ont souvent été aménagées en fonction du seul mode de déplacement automobile. Résultats à Périgueux comme ailleurs : des enseignes et panneaux publicitaires partout, une absence de trottoirs, d'immenses parkings reléguant en deuxième plan la façade de bâtiments... Bref, en oubliant le piéton, les entrées de ville sont souvent devenues les mêmes partout, laides et sans âme.

La réalisation la plus ancienne, la voie des stades, était l'occasion



Une entrée de ville près de Périgueux

de tester l'intérêt que ce parti pris en faveur du piéton pourrait recueillir auprès de la population. La réponse de celle-ci a été au delà de nos attentes. Dès la période des travaux, le chantier était envahi chaque week-end par les promeneurs qui

Voie des stades



parcouraient les moindres cheminements accessibles, quitte à déplacer les barrières et enfreindre les règles élémentaires de sécurité. L'impatience des usagers était visible et le bouche à oreille propageait la nouvelle de telle façon que l'important n'était plus la construction de la route mais celle de la promenade. Une fois les travaux terminés, de nombreux automobilistes nous ont confié faire un détour pour passer par cette voie des stades, simplement pour le plaisir. Nous avons également fait le pari de limiter la circulation à 50 km/heure, alors que cette entrée/déviation aurait pu faire l'objet d'une limitation à 70 km/heure, comptant sur l'attrait de la voie. Et ce pari a aussi été gagné puisque peu d'automobilistes dépassent la vitesse limite. Ainsi,

en partant du piéton pour aménager ce qui aurait pu n'être qu'une voie routière, nous étions en complète résonance avec les attentes de la population.

Pour le pont sud, la démarche a été la même. Les premières études, bien antérieures à celles de la voie des stades, avaient abouti à un projet totalement routier, traversant un canal au cœur d'un site plein de verdure très emprunté par les promeneurs et joggers. Evidemment, la population protestait. Malgré cela, de nombreux techniciens considéraient encore que seule l'approche routière devait rester la référence. Un bureau d'étude nous avait même indiqué qu'il refuserait de prendre en charge une étude sur un tracé trop urbain. Finalement des (longs) débats ont permis de changer le tracé, et en conséquence, l'approche du projet. Grâce à la référence de la voie des stades, chacun acceptait de placer le piéton au centre des préoccupations. Le pont devenait modeste. Il voyait sa largeur réduite et les économies réalisées permettaient de construire une passerelle en parallèle. Collé à un ouvrage SNCF existant, il devenait invisible et n'apportait plus aucune coupure supplémentaire dans la trame urbaine. Mieux encore, il permettait d'offrir une vue superbe sur la ville et sur la passerelle qui le doublait. Ainsi, on était passé d'un pont routier « trophée » dressé à la seule préoccupation de l'automobile à un ouvrage modeste au service d'une vue superbe sur la ville et sur d'autres aménagements urbains destinés aux modes de déplacement doux. Là

Promenade près du pont sud



Promenade le long de la voie des stades

encore, la population a répondu positivement. Certains riverains ont certes manifesté leur inquiétude sur une hypothétique dévaluation de leur patrimoine, mais ils ont vite été convaincus par la plus-value apportée par les aménagements en faveur des modes doux.

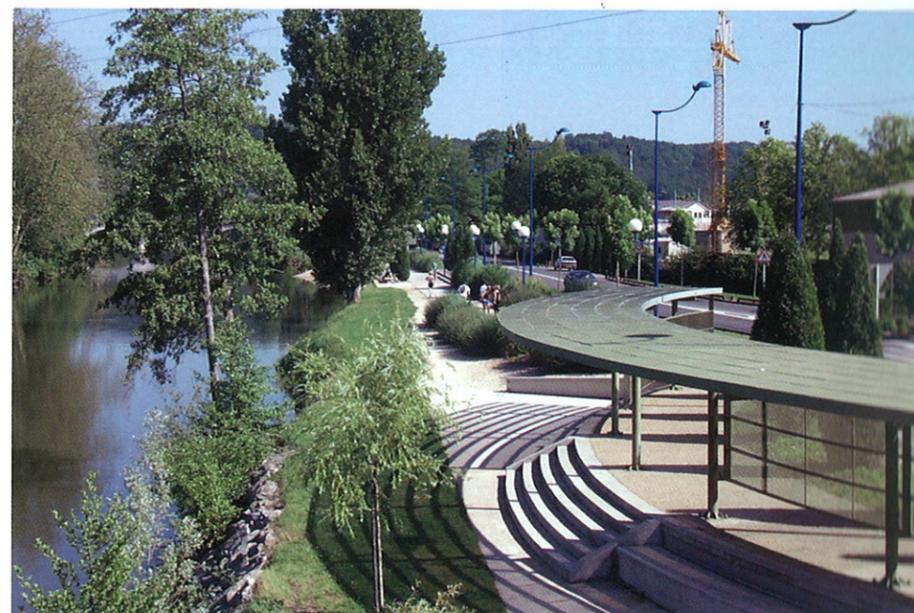
Après 15 ans (pour la voie des stades) et 8 ans (pour le pont sud), quel bilan peut-on retirer de ces années de fonctionnement ?

Tout d'abord, le succès ne se dément pas. La voie verte qui côtoie ces deux réalisations a été prolongée et fait maintenant une quinzaine de kilomètres de long. Les usagers sont toujours plus

nombreux. Les deux opérations restent toujours une référence de satisfaction pour les usagers et de crédibilité pour l'image de notre communauté d'agglomération.

Ensuite, si les automobilistes se sont finalement très bien adaptés à la présence des autres usagers (de nombreuses traversées pour les piétons ont été aménagées sur la voie des stades), la cohabitation entre les vélos et les piétons s'avère plus difficile. Même si la majorité des cyclistes respectent les piétons, certains vont trop vite. Cela conduit à des protestations de la part des marcheurs qui demandent une réglementation et une signalétique plus strictes, voire la suppression de l'accès aux

Carrefour sur la voie des stades



deux roues. Ainsi, il semble que nous soyons dans un passage obligé, celui de la « désintoxication de la culture du mono usage ».

Un autre enseignement porte sur le fait que les piétons veulent pouvoir aller partout. Le pont sud et sa passerelle parallèle en sont une bonne illustration. Le premier ne devait supporter que le trafic des voitures, il ne comporte donc pas de trottoir. La seconde était aménagée pour accueillir les piétons et les deux roues. Or il arrive fréquemment que des piétons empruntent le pont, au détriment de la sécurité, pour raccourcir un trajet particulier ou simplement profiter de la vue depuis le pont sud sur... la passerelle. On pourrait simplement en conclure qu'il faut être plus vigilant sur le respect de la règle et que le piéton doit emprunter la passerelle. On peut également en conclure que nous aurions dû mieux prendre en compte le piéton et lui laisser un espace sur le pont puisque nous étions partis du principe que nous étions en ville, où règne le piéton.

Le dernier constat est qu'il y a peu de dégradations du mobilier urbain, même si certaines commencent à se développer récemment. Lors de la construction de ces infrastructures, nous avons enduit la plupart des mobiliers urbains d'une résine spéciale destinée à faciliter l'effacement des inscriptions diverses. Or pendant de nombreuses années, aucun tag ni destruction d'aucune sorte n'étaient constatés. Nous avons presque le sentiment d'une sorte d'état de grâce de ces lieux dû à leur adéquation complète avec les attentes de la population quelle qu'elle soit. Cela est dû sans doute à une véritable appropriation de ces aménagements par les usagers.

En conclusion, on pourrait avancer que le propre du traitement urbain, c'est le partage de l'espace public entre une multitude d'usages et l'impérieuse nécessité de prendre en compte les modes de déplacement alternatifs à la voiture. La ville idéale, dans son traitement urbanistique et esthétique, quelle que soit sa taille, serait celle que le piéton parcourt avec plaisir, celle où il est accepté et même attendu avec des cheminements adaptés, attrayants, variés et sûrs, qu'il soit handicapé ou avec une poussette, celle où l'agencement même des bâtiments se préoccupe de sa déambulation.. Les aménagements qui honorent le piéton sont partout accueillis avec enthousiasme par la population.

Ainsi, agrandir la ville, ce devrait être agrandir le parcours du piéton et le faire autour de la préoccupation de « ville plaisir ».

La plupart des progrès sont des ajouts, non des remplacements. La voiture est un outil formidable de liberté et de confort. Lui avoir donné un rôle de prothèse indispensable pour se déplacer en certains endroits d'une ville a été une grave erreur. C'était confondre la machine et l'Homme, c'était déshumaniser la ville, nier la ville.

S'il est deux évidences, c'est qu'une entrée de ville, c'est déjà la ville, et qu'en ville rien ne remplace *in fine* le partage des usages et le plaisir du piéton. Là où celui-ci s'arrête, la ville devrait s'arrêter.

Christian Decosse
Directeur général des services
Communauté d'agglomération périgourdine

Passerelle Japbet



Photographies :
© Denis Nidos