



HAL
open science

Tensions et routines autour des formes de l'aménagement viaire d'un centre-ville ordinaire

Martin Claux, Patrick Dieudonné

► To cite this version:

Martin Claux, Patrick Dieudonné. Tensions et routines autour des formes de l'aménagement viaire d'un centre-ville ordinaire. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2021, Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile?, 2021, 10p. 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-04. hal-03126902

HAL Id: hal-03126902

<https://hal.science/hal-03126902v1>

Submitted on 1 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

DOSSIER / ISSUE

Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile ?
Territories and the car: toward a renewed automobile culture?

Tensions et routines autour des formes de l'aménagement viaire d'un centre-ville ordinaire

Tension and routine during a road design process in an ordinary town

Martin Claux, Patrick Dieudonné

© Univ Gustave Eiffel

Résumé Nous proposons d'aborder l'évolution de la « culture automobile » au travers de l'aménagement des réseaux viaires ordinaires. Notre prisme est singulier : il porte sur l'analyse d'un processus de production de la voie dans la commune de Plestin-les-Grèves, située dans les Côtes-d'Armor et limitrophe au Finistère. À partir de cet exemple nous cherchons à comprendre quelles sont les lignes de forces qui participent à l'évolution de la culture automobile dans la production d'espaces viaires ordinaires, éloignés des grands projets de voiries des espaces métropolitains. La thèse que nous défendons est celle d'une persistance de certaines routines dans la production viaire qui participe d'une évolution lente de la culture automobile.

Mots-clés voies, projet urbain, cultures automobiles, espaces publics

Summary We propose to approach the car culture evolution through the street network design in ordinary towns. Our prism is singular: we analyse a street network production process in the French commune of Plestin-les-Grèves, located in Brittany. From this example we seek to understand which are the lines of forces that participate to the car culture evolution in the production of ordinary spaces, far from the large road projects of metropolitan

spaces. We defend the thesis that the persistence of certain routines in the public spaces production process is part of a slow evolution of car culture.

Keywords way, urban project, car culture, publics spaces

1. Introduction

La rue, le boulevard, la route et plus récemment l'autoroute participent à la production urbaine et représentent un aspect parmi d'autres des cultures de l'automobile [1]. Il n'est pas question de revenir ici en détail sur les interactions entre infrastructures de transports, déplacements et production de la ville. Le sujet est fortement balisé. Les mobilités sont à la fois organisatrices et résultantes des formes de l'urbanisation [2]. Depuis 70 ans maintenant, les conditions matérielles de la mobilité ont évolué, notamment du fait de l'augmentation des vitesses moyennes et maximales qu'ont permis l'automobile et son système. S'est ainsi organisée une « ville motorisée » où l'espace sur lequel se distribuent les ressources nécessaires à la conduite de nos activités quotidiennes est dilaté [3]. Les leviers urbanistiques pour limiter la dépendance à l'égard de l'automobile sont identifiés depuis près de vingt ans [4]. Néanmoins, qu'il s'agisse de la production de réseaux routiers à métrique lente [5] ou d'une régulation drastique du stationnement, traiter radicalement la dépendance automobile est inacceptable, tant socialement qu'électorale. La fin de l'automobile et de la dépendance à son égard ne nous semblent être ni pour aujourd'hui ni pour demain tant la vitesse généralisée de l'automobile dispose de beaux jours devant elle [6, 7] et la réduction des effets environnementaux de la mobilité ne passe pas prioritairement par des politiques d'urbanisme et d'aménagement de l'espace [8].

Martin claux (Auteur référent) (✉)

Université de Bretagne occidentale

Laboratoire EA7462-Géoarchitecture : territoires, urbanisation, biodiversité, environnement

courriel : martin.claux@univ-brest.fr

Patrick Dieudonné (✉)

Université de Bretagne occidentale

Laboratoire EA7462-Géoarchitecture : territoires, urbanisation, biodiversité, environnement

courriel : patrick.dieudonne@univ-brest.fr

Pour autant, la persistance d'une dépendance à l'égard de l'automobile n'implique pas une immutabilité de la culture automobile. Comme nous le rappellent les historiens [1], celle-ci évolue et les tensions et contradictions qui se manifestent dans le cadre des processus d'aménagement des réseaux viaires témoignent des lignes de forces contradictoires qui traversent la culture technique des aménageurs.

Si nous proposons d'aborder l'évolution de la culture technique dans l'aménagement des voies ordinaires, notre prisme est aussi singulier que modeste. Nous analyserons ici un processus de production de la voie dans la commune de Plestin-les-Grèves, située dans les Côtes-d'Armor et limitrophe du Finistère. À partir de cet exemple nous cherchons à comprendre de quelle façon les tensions et contradictions apparues lors de la production d'espaces viaires dans cette commune renvoient directement à des perceptions différenciées de l'automobile et de son système. Comment se structurent les oppositions aux projets d'aménagements viaires ? Quelles justifications apportent les différentes parties en présence pour défendre leur rejet ou leur accord au projet d'aménagement ? De quelle façon les routines de l'aménagement viaire contrarient-elles les initiatives de transformation de l'espace ?

L'intérêt du travail présenté ici découle des conditions quasiment expérimentales dans lesquelles il s'est déroulé. Dans un contexte d'atelier dans le cadre d'une formation, nous avons pu observer et suivre sur plusieurs mois l'évolution des positions des différents acteurs quant à l'aménagement de la voirie. La thèse que nous défendons est celle d'une persistance de certaines routines dans la production viaire qui participe d'une évolution lente de la culture automobile. Ces routines sont celles des élus et des habitants qui accordent de l'importance aux flux, à la vitesse, à la sécurité et celle de l'ingénieur qui dispose d'un poids prépondérant dans le processus de conception de la voie. Bref, dans les espaces ordinaires, l'urbanisme de secteur, dans lequel chaque corps de métier produisant la ville affirme ses prérogatives, est encore bien vivant [9].

Pour répondre à ce questionnement, nous précisons tout d'abord les liens qui unissent production viaire et production urbaine afin d'éclairer l'évolution de la culture automobile à partir de l'aménagement viaire. Nous contextualisons ensuite notre terrain d'étude et les consensus qui se dégagent des enjeux et objectifs de l'aménagement viaire. Enfin, nous relatons les réactions contrastées des élus et le poids des contraintes ordinaires et de l'ingénierie dans la production des espaces viaires de cette commune. Pour conclure, nous questionnons l'inertie de la culture automobile perçue au prisme de l'aménagement des voies.

2. Produire la ville à partir de la voie : périodisation d'une relation croisée

Sans entrer dans une vision déterministe qui ferait de la voie le point de départ de toute production urbaine, force est de constater que l'aménagement et la production des voies sont souvent centrale dans la constitution des théories et dans la pratique urbanistique, notamment parce que la voirie représente l'essentiel de l'espace public à partir duquel se distribuent les propriétés privées. L'aménagement des réseaux viaires entretient un lien étroit avec la production de la ville [10]. Des travaux récents offrent des synthèses éclairantes de ces liens et des clés de lecture originales afin de questionner le renouvellement de la culture automobile à travers le prisme de l'aménagement des réseaux viaires [11, 12].

Sans prétendre dresser ici l'intégralité des relations qui unissent voie et ville, il est utile de rappeler succinctement la nature de ces liens. Le tracé de la voie est tantôt un résidu de l'alignement du front bâti et donc des formes urbaines, tantôt c'est son tracé qui détermine les formes urbaines. L'infrastructure viaire pourrait donc être à la fois résultante et organisatrice de la forme urbaine, à l'image du lien réciproque entre mobilité et urbanisation que constatent Jean-Pierre Orfeuill et Marie-Hélène Massot [2]. Parfois, lors de la création de nouveaux quartiers ou de la restructuration de quartiers existants, les itérations successives entre la disposition du bâti et le tracé des voies sont si nombreuses et intriquées que la composition de la voie et du tissu urbain alentour forme un tout indissociable [12 : 184 - 214]. Le réseau viaire est enfin un lieu où s'exprime un ensemble de fonctions urbaines, de sorte qu'il est régulièrement pointé comme une priorité dans la « reconquête » matérielle de l'espace public. Schématiquement, l'espace public est un lieu où s'opposent deux paradigmes opposés : le paradigme des flux ; le paradigme des lieux.

2.1. Le paradigme des flux

Les méthodes de conception des réseaux viaires ont largement évolué au fil du temps, tant dans les techniques déployées que de sa place dans la production urbaine [11]. Depuis le milieu du 19^e siècle, l'avènement d'un paradigme du flux dans la production de la voie offre aux ingénieurs une place centrale dans le processus de la construction viaire ou de la théorie de l'urbanisme, à l'image d'Ildefonso Cerdà à Barcelone, Soria y Mata à Madrid ou encore Eugène Hénard à Paris. Pour ces ingénieurs, l'aménagement des voies urbaines doit impérativement favoriser l'écoulement le plus fluide des flux de déplacements qui représentent alors des éléments vitaux au bon fonctionnement du métabolisme urbain. Cette place prépondérante d'une ingénierie du flux dans la production urbaine est très tôt dénoncée, notamment

par Camillo Sitte¹. Pourtant, elle ne fera que croître à la faveur du développement de l'automobile et de sa diffusion au sein de la société durant l'entre-deux-guerres et surtout après-guerre en Europe occidentale.

En Europe Occidentale, la période d'après-guerre est bien celle de l'instauration d'un quasi-monopole de l'ingénieur dans la production viaire². Les préoccupations urbanistiques liées au développement de l'automobile, aboutissent à la création d'une discipline singulière, l'ingénierie du trafic, et au développement de la modélisation du trafic³. Importée en France à partir des années 1950, la modélisation des déplacements urbains calibre le gabarit des infrastructures pour écouler à vitesse élevée un flux maximal théorique à l'heure de pointe. Cette référence à l'heure de pointe dans les modèles français de trafic, qui induit un surdimensionnement des infrastructures, est depuis longtemps signalée [16 : 122 - 123]. Cette culture singulière de l'aménagement viaire traduit l'influence de certains corps d'ingénieurs dans la production viaire et urbaine durant les trente années d'après-guerre, renforcée par la création en 1966 du ministère de l'Équipement [17, 18]. Elle a connu son paroxysme au cours des années 1970, mais elle a largement évolué et le dimensionnement des voies n'est plus le simple résultat des calculs de trafic.

2.2. Le paradigme des lieux

Dès les années 1960, alors même que les théories fonctionnalistes relatives à l'aménagement viaire atteignent leur apogée sur fond de développement de la motorisation de masse, une critique théorique se construit à l'encontre de cet urbanisme moderne et fonctionnaliste et prend pour cible, entre autres objets, la production viaire. Qu'il s'agisse de Kevin Lynch, qui insiste pour introduire de la variété dans l'environnement viaire en parallèle de sa hiérarchisation, ou encore de Janes Jacobs, qui voit dans l'urbanisme moderne et fonctionnaliste un rejet de la ville historique, un mouvement de « retour à la rue » s'organise.

En premier lieu, ce phénomène du « retour à la rue » vise, en quelque sorte, à réhabiliter le pittoresque du

tracé sinueux et intimiste de la voie, dont on pense alors qu'il réduit la gêne automobile et *in fine* favorise les interactions sociales. Les traductions opérationnelles de ce mouvement seront ambiguës, notamment les opérations de piétonisation. D'une certaine manière, les zones piétonnes renforcent la hiérarchisation viaire plus qu'elles ne la renversent. Elles s'appliquent en effet à des espaces centraux ou résidentiel et exigent le report des circulations de transit sur des axes de contournement. Les espaces piétonniers français affinent la hiérarchie viaire et produisent un modèle urbain insulaire [19, 20, 21]. Toutefois, ces opérations réhabilitent les préoccupations liées à la prise en compte des caractéristiques des lieux, de la vie locale.

À partir du milieu des années 1980, l'attention des praticiens et théoriciens de l'aménagement viaire se porte sur des formes paradoxales de voie. Qu'elles soient nommées « boulevard urbain » ou « rues artérielles », ces voies constituent une part importante du réseau viaire et ont la double caractéristique de supporter d'importants trafics et une vie locale intense. Le séminaire de Sarria, associant ingénieurs et architectes de la municipalité de Barcelone est souvent cité comme le point de départ de ce mouvement pluridisciplinaire refondant les principes de la composition viaire. En France, le programme interministériel « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » en est l'exemple⁴ [22, 23]. Il témoigne d'un mouvement de (re)territorialisation de la production de la voie qui fait vaciller un trait saillant du « paradigme du flux » : celui de l'écoulement rapide des déplacements automobiles aux heures de pointe. Prendre en compte la diversité des usages locaux de la voie afin d'y organiser la coexistence d'une diversité d'usages exige une réduction des vitesses pratiquées. « Le paradigme du lieu⁵ » remet en cause la vitesse. Les réflexions autour du chronoaménagement à Grenoble témoignent de la diffusion de ce paradigme [25], tout comme les Grandes Allées Métropolitaines à Bordeaux.

La production viaire, à l'image de la production du cadre de vie, est le résultat d'un travail pluridisciplinaire. Elle met en jeu des acteurs et des idées. Progressivement, la suprématie du paradigme des flux a été remise en cause et

1. « C'est qu'aujourd'hui, pratiquement plus personne ne s'occupe de l'urbanisme en tant qu'art, et qu'on le considère uniquement comme un problème technique. Si ensuite l'effet obtenu ne correspond en rien à notre attente, nous demeurons surpris et désemparés, ce qui ne nous empêche pas, la fois suivante, d'adopter à nouveau le seul point de vue technique, comme s'il s'agissait de tracer une ligne de chemin de fer, ou l'art n'a rien à faire » [13 : 90]

2. Les réflexions du mouvement moderne et celles des ingénieurs convergent vers une hiérarchisation du réseau viaire à visée universelle. Les tenants du premier proposent très tôt une conception de la ville dissociant les fonctions liées à la circulation de celles liées à l'habitat, au travail et à la récréation qui aboutira à une hiérarchisation à sept niveaux du réseau viaire et une séparation des usages de la voirie. Les seconds proposent eux aussi une hiérarchisation des voies et une ségrégation la plus stricte possible des différents modes de déplacements en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité. Le rapport Buchanan propose ainsi une hiérarchie viaire à quatre niveaux [14].

3. À partir d'une matrice origine destination, les simulations de trafic en heure de pointe du soir définissent le gabarit de la voie permettant d'assurer l'écoulement du flux de déplacement prédit à une vitesse élevée. L'implantation de la voie dans le tissu urbain générant mécaniquement une mutation des fonctions urbaines. Parmi d'autres, les projets de l'État local à Brest sont particulièrement éloquentes. Les prévisions de trafic définissent le gabarit de la voie, son implantation définissant la mutation des fonctions urbaines alentour. Voir [17].

4. Ce programme lancé en 1984 par le Comité Interministériel pour les Villes, est bien plus qu'une simple application des principes de la modération du trafic à des voies qui assurent des fonctions de transit. Il a débouché sur une cinquantaine d'opérations expérimentales d'aménagement du réseau viaire, dont la qualité est largement reconnue et où « l'utilisation d'aménagement incitant à la modération des vitesses (giratoires, plateaux, réduction de l'espace de circulation, etc) s'inscrivait généralement dans des démarches plus globales d'étude et d'amélioration de la lisibilité et de la qualité de l'espace public, utilisant en outre un travail approfondi sur les matériaux de revêtement et le mobilier urbain » [24]

5. Cette notion doit s'entendre comme la reconnaissance d'espace public et s'inscrit dans une opposition schématique entre les deux fonctions de la voie : réseaux et espace public. Elle s'inspire directement de la classification des voies selon la méthode « Link and Place » développée par Svensson et al. [26].

la production des voies est de nouveau devenue un travail pluridisciplinaire qui porte une attention particulière aux usages de l'espace et propose une nouvelle conception viaire à partir du croisement des critères de liens et de lieux [26].

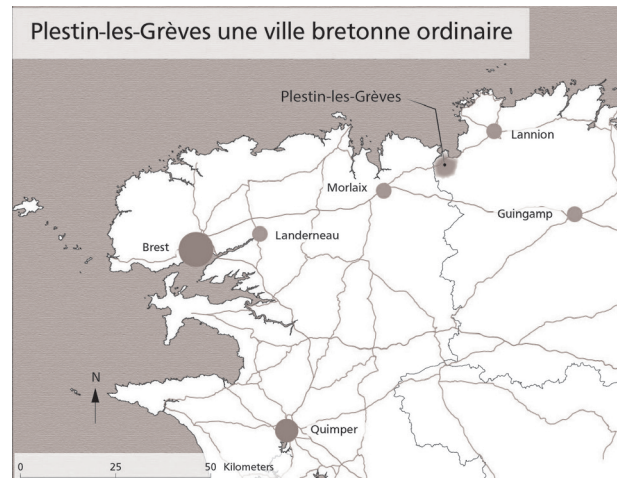
Le travail entrepris à Plestin-les-Grèves nous a offert un point d'observation sur la coexistence actuelle de ces deux paradigmes et de leur hybridation.

3. Plestin-les-Grèves : enjeux et objectifs consensuels de l'aménagement viaire

Notre intérêt pour l'aménagement viaire dans la commune de Plestin-les-Grèves est le fruit d'un concours de circonstance. En 2017, la commune est sélectionnée dans le cadre de la phase étude d'un Appel à Manifestation d'Intérêt « Dynamique des villes et bourgs ruraux en Bretagne », organisé par l'État, la région Bretagne, l'établissement public foncier de Bretagne et la Caisse des dépôts. L'objectif de cette démarche est d'apporter un soutien financier aux projets communaux qui participent d'une réinvention de leur centre-ville ou centre-bourg afin de les adapter aux changements de mode de vie de leurs habitants et de renforcer leur attractivité. Dans ce cadre, un atelier étudiant du Master 2 AUDE⁶ de l'institut de Géoarchitecture est mandaté pour réaliser un diagnostic du centre-ville et proposer des orientations d'aménagement à la commune. Cet atelier professionnel, que nous avons encadré, s'est déroulé d'octobre 2017 à mars 2018 et fut l'occasion d'observer *in situ* les tensions multiples qui traversent la production de l'espace viaire communal. Les résultats présentés ici proviennent d'observations informelles mais fréquentes dans la mesure où l'atelier a donné lieu à des visites de terrains (5), des entretiens avec les élus, commerçants et directeurs d'équipements (10) et des réunions (7) avec l'équipe municipale, un représentant de l'agence d'urbanisme Brest-Bretagne et des membres de l'intercommunalité.

Plestin-les-Grèves est une commune de 3 600 habitants située dans le département des Côtes-d'Armor et localisée entre Lannion et Morlaix, deux polarités appartenant au maillage breton de villes intermédiaires. Ces deux villes rapidement accessibles en voiture (25 Km environ) représentent deux bassins d'emplois importants pour les habitants de Plestin, 23 % des plestinais travaillant dans l'un ou l'autre de ces pôles⁷. L'usage de l'automobile y est donc tout à fait courant : plus de 90% des ménages en possèdent au moins une et 82% des déplacements domicile-travail, dont on sait qu'ils structurent les programmes d'activités quotidiens des individus, s'effectuent par ce mode de déplacement. Cet usage de l'automobile est d'ailleurs majoritaire au sein

des déplacements domicile-travail effectués à l'intérieur de la commune, son usage s'élevant à 69 % selon les données de l'INSEE. Bref, Plestin-les-Grèves est une petite ville qui soutiendrait la comparaison avec un grand nombre de communes, toutes aussi ordinaires.



Carte 1. Localisation de Plestin-les-Grèves.

Source : © IGN, BD Carto.

3.1. « L'ambiance routière », moteur d'une désaffectation du centre-ville ?

Au fil de l'avancée de ce travail et aux yeux des différents acteurs qui y étaient engagés, les espaces publics de la centralité plestinaise pâtissaient d'un traitement hétérogène et de réseaux viaires conçus essentiellement pour un usage motorisé. L'ensemble des acteurs rencontrés lors des entretiens et des réunions dépeignait d'une façon consensuelle une ville « très routière » qui rendait l'usage du centre-ville inconfortable, notamment pour la déambulation piétonne et les circulations cyclables. « L'ambiance routière » de la commune était qualifiée de façon relativement imprécise par les acteurs. Qu'il s'agisse de la vitesse jugée trop élevée des automobiles traversant l'espace central, d'une pression automobile considérée comme excessive, de la faible continuité des itinéraires piétons et de leur piètre qualité, l'omniprésence des modes motorisés de déplacements était perçue comme un élément de désaffectation du centre-ville.

Les données quantitatives disponibles ne permettent pas de caractériser la gêne occasionnée par le trafic automobile. Premièrement, celles relatives à l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile travail, indiquées plus haut, sont inutiles pour qualifier la pression automobile [27, 26]. Deuxièmement, celles relatives au trafic et disponibles auprès du conseil départemental des Côtes-d'Armor ne permettent pas d'objectiver cette pression. Elles portent sur deux axes, l'un central et l'autre péricentral, sur une période courte, entre 2010

6. Aménagement et Urbanisme Durables, Environnement. Conformément à la charte des principaux instituts d'urbanisme fédérés en association (Aperau), les étudiants doivent participer, au cours de leur scolarité, à un atelier professionnel adossé à une commande réelle, proposée par une collectivité ou un bureau d'études.

7. Source : INSEE, fichier Mobilités Professionnelles, millésime 2014 ; traitement auteurs.

et 2015. Tout juste peut-on noter que l'axe traversant le centre accueille un trafic croissant depuis quelques années, se situant à environ 2 800 véhicules/jour, dont 120 poids lourds et véhicules agricoles. Troisièmement, les données disponibles ne donnent aucune indication concernant les vitesses pratiquées. Les vitesses moyennes et la vitesse au-dessus de laquelle circulent 15 % des véhicules ne figurent pas dans le fichier de données. L'impossibilité de quantifier la pression automobile nous a orienté vers une appréciation qualitative.

Celle-ci s'est faite à travers des visites de terrains durant lesquelles une attention particulière était portée à la description de la lisibilité du réseau viaire, entendu ici au sens du ruban, de ses accotements et de son environnement [28]. Ce travail descriptif a permis de caractériser les voies pour ensuite les classer par famille de ressemblance. Il a identifié ce que les acteurs avaient eux-mêmes désigné par le terme « d'ambiance routière ». Le ruban routier qui crée des liens avec le lointain, instaure dans le même temps une coupure avec le proche, l'environnement urbain. La départementale D786, nationale déclassée en 1973 qui contourne le centre-ville et relie Plestin-les-Grèves à Morlaix et Lannion, rend compte des paradoxes de ces « liens qui coupent ». Son ruban routier est d'une largeur honorable, plus de 6 mètres, bien que variable, tout comme les trottoirs qui le bordent. Par différents aspects cette voie se rapproche davantage d'une voie de rase campagne que d'une traversée urbaine. Ainsi, la présence d'un marquage axial discontinu et vieillissant est une caractéristique qui « autorise le conducteur traversant une ville ou un village à ignorer la réalité de la vie urbaine » [29 : 103]. D'ailleurs, l'entrée de ville que constitue la place de Kerily est traitée comme une intersection où l'aménagement d'une contre-allée permet le stationnement des véhicules. La place du 19 mars, du fait de son revêtement, de son marquage au sol vieillissant et de l'absence de front bâti s'apparente davantage à un parking qu'à une place publique. La départementale D42 qui traverse le bourg est organisée en deux sections. D'une part, elle s'apparente à une voie urbaine du fait de l'étroitesse relative de la chaussée, moins de 5 mètres, de l'absence de marquage axial et de la présence de trottoirs d'une largeur réduite sur lesquels stationnent des voitures. D'autre part, dans la traversée du centre-ville, la voie, devenue plus sinueuse, est aménagée avec des pavages. Toutefois, la présence constante de véhicules stationnés devant les commerces déprécie la dimension pittoresque du centre-ville.

Ainsi, le traitement hétérogène de la voie et la présence de voitures dans le paysage urbain aboutissent à un consensus selon lequel « l'ambiance routière » est un élément explicatif d'un phénomène de vacance des commerces et des logements qui inquiète l'équipe municipale⁸. Pour cette dernière, il est désormais

nécessaire de substituer le paradigme du lieu à celui des flux dans l'aménagement viaire.



Figure 1. « L'ambiance routière » de Plestin-Les-Grèves, collage photographique à partir de Géoarchi [29, 30] : 1. Pôle scolaire, 2. Place de Kerilly, 3. Place du 19 mars, 4. Rue des écoles (1), 5. Collège du Penker, 5, rue des écoles (2).

3.2. Rue et espace public, support d'un projet de revitalisation

Ces éléments consensuels de diagnostic ont amené notre équipe en charge de ce travail d'atelier à structurer une partie des propositions à partir d'un réaménagement des espaces viaires et d'une transformation des espaces de stationnement. Les propositions faites s'inscrivent dans la lignée des références et images faisant de l'amélioration de la qualité de l'espace public un élément déterminant de l'attractivité urbaine. Ce lien entre aménagement de l'espace public et attractivité est d'ailleurs présent dans les propos tenus lors des entretiens, comme cette adjointe pour laquelle « par l'aménagement de l'espace public on pourrait rendre cet espace attractif ». Dès lors, les propositions faites aux acteurs locaux sont de deux ordres.

Premièrement, un plan-guide résume et spatialise les différents objectifs relatifs aux réaménagements des réseaux viaires et espaces publics (Figure 2) et se fixe l'ambition de guider de façon cohérente les politiques publiques mises en œuvre dans la commune. Ce plan met en avant l'importance d'un réaménagement homogène des voies centrales et péri-centrales, où une zone de rencontre largement dimensionnée doit conférer aux espaces péri-centraux des attributs de centralité.

8. Le taux de vacance des logements s'élève à 7,8% sur la commune. S'il est très légèrement supérieur au taux de vacance des logements observé sur les communes bretonnes de population comparable, il n'est en rien alarmant tout en témoignant d'une désaffection pour les localisations centrales [30 : 20].

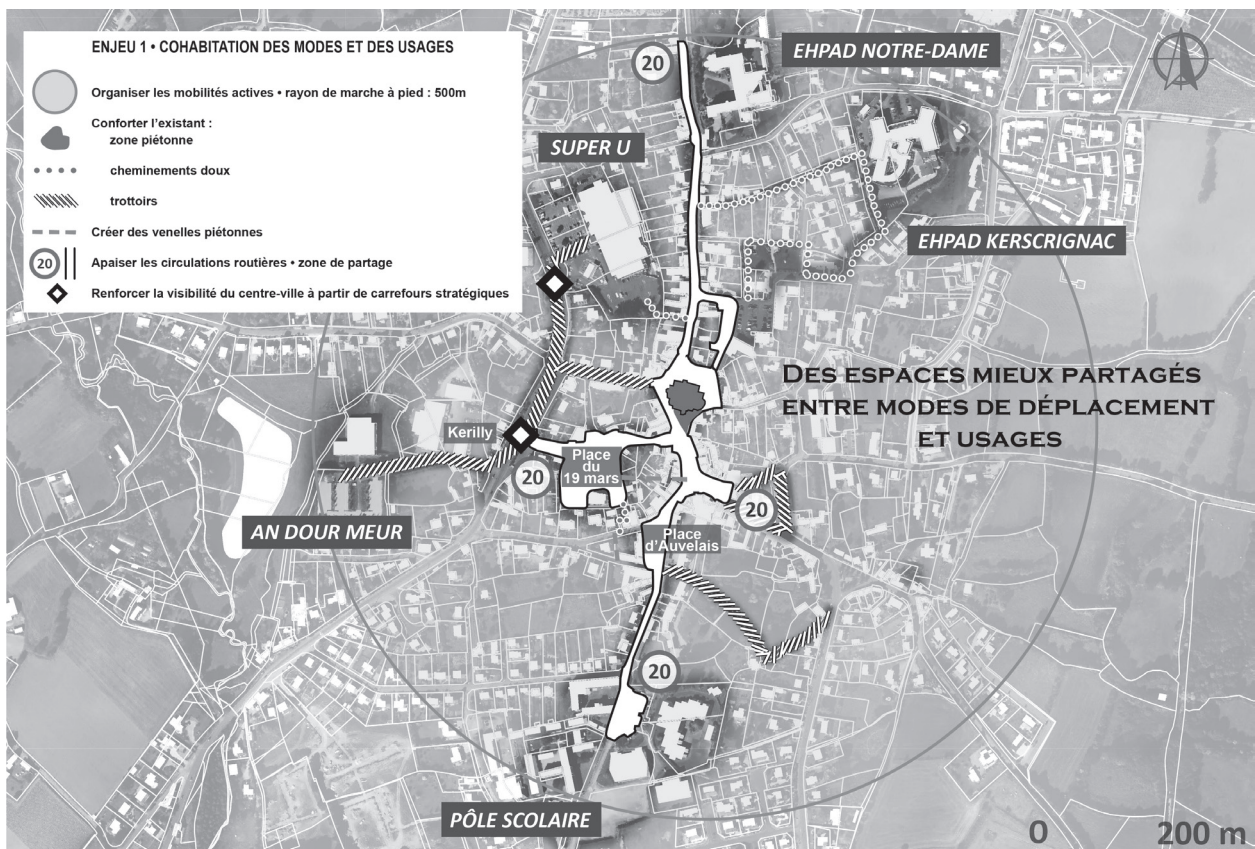


Figure 2. Propositions d'aménagements relatives au réseau viaire. Source : [31 : 13].

Deuxièmement, des propositions plus localisées de transformation de la voie intègrent des dimensions paysagères et architecturales. Ainsi, les massifs fleuris et les haies arbustives séparent les différentes fonctions de la voie (circulation et vie locale) en distinguant les différents modes de déplacements (véhicules et piétons). C'est notamment le cas du plan-masse de la Place d'Auvélais où les massifs fleuris découpent l'espace pour produire une place en face de la médiathèque municipale (Figure 3, 1). C'est aussi le cas de la place du 19 mars (Figure 3,3). En distinguant couleurs, matériaux et textures, les aménagements proposés tentent d'homogénéiser le traitement et la qualité des espaces public tout en indiquant en indiquant quels sont les usages attendus, à l'image des références proposées (Figure 3, 2 et 4). C'est notamment le cas des matériaux des sols qui délimitent les espaces où l'automobile peut circuler de ceux où elle n'est pas tolérée. Une autre proposition de réorganisation du stationnement dans l'espace central, passant de 15 à 6 places face à la mairie, vise à libérer de l'espace pour la déambulation tout en réduisant l'emprise paysagère de la voiture.

Nous ne livrons ici qu'une synthèse partielle de ces propositions, dont certains détails sont sans doute imparfaits ; cependant, elles avaient pour vocation de matérialiser des objectifs destinés à servir de base au travail ultérieur d'un bureau d'études chargé de la phase opérationnelle. Ces propositions d'aménagement visent à faire des voies un espace public à part entière afin de favoriser la vie locale, mais la mixité des fonctions et des

usages tant espérée par l'équipe s'est heurtée aux attentes contradictoires des acteurs.

Aussi perfectible qu'il soit, ce travail propose aux élus des orientations d'aménagement dans lesquelles la production viaire doit être considérée comme un élément participant à la production du cadre de vie et plus seulement comme un simple ruban routier. L'intérêt de ce travail réside, selon nous, dans les confrontations auxquelles il a donné lieu.

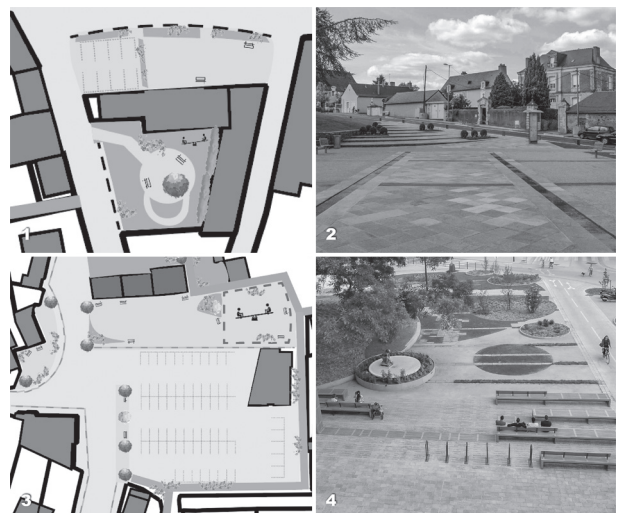


Figure 3. Collage de quelques propositions d'aménagements. 1. Plan masse de la Place d'Auvélais, 2. Référence d'aménagement 3. Plan masse de la place du 19 Mars, 4. Référence d'aménagement. Source : [31].

4. Réactions contrastées et inertie des cultures techniques

Ce travail s'est trouvé confronté à une double réalité : l'inertie de la culture technique et la résistance de certains acteurs du territoire face aux propositions localisées de transformations de l'espace.

4.1. Transformer la voie en un espace public : l'accueil contrasté fait aux propositions opérationnelles

Les multiples présentations et réunions qui ont eu lieu au cours de l'atelier ont permis à une partie de l'équipe municipale de suivre le travail du groupe et d'adhérer à ses propositions. Ainsi, pour le maire et son adjointe à la communication, particulièrement assidus et attentifs, il ne fait aucun doute que les propositions faites lors de ce travail renforcent la conception de l'aménagement selon laquelle la voie est un espace public dont les qualités participent de l'animation locale. Doter le centre-ville d'un espace public homogène et d'un réseau viaire conçu avant tout comme un espace public favorable à la mixité des usages et des rencontres devrait contribuer au renforcement de la centralité et de l'attractivité du centre de Plestin dans son bassin de vie.

Pour autant, l'adhésion aux propositions n'était pas unanime, même dans l'équipe municipale. Pour l'un des adjoints, la suppression d'une vingtaine de places de stationnement sur la place d'Auvelais, à proximité immédiate de la médiathèque, pour leur substituer une place publique pose problème, en raison d'une forte demande. Les réponses faites au sujet de la présence à une centaine de mètres d'un espace offrant un grand nombre de places ne conviennent pas à l'élu. Trop éloigné, dit-il. Plus rugueuse sera la réception faite à ces propositions par un autre adjoint, commerçant de profession. Il ne posera qu'une seule question en guise d'introduction à son propos : « *Combien de places de parking avez-vous supprimé ?*⁹ ». Bien loin d'une simple position corporatiste de cet adjoint, qui considère l'offre de stationnement devant les commerces comme « *le nerf de la guerre*¹⁰ », cette question liminaire témoigne de la difficulté à produire un consensus immédiat autour des formes que doit prendre l'aménagement viaire dans une commune qui n'a pas construit une tradition de débats sur les usages de l'espace public. Les discours consensuels autour de la nécessité de réduire l'ambiance routière de la commune s'étiolent dès que les propositions d'aménagement suppriment du paysage communal quelques places de stationnement.

Les interventions de ces adjoints témoignent de la résistance ordinaire d'une certaine culture automobile dans l'aménagement des réseaux viaires. Cette résistance

a quelques liens avec les méthodes de conception des réseaux viaires héritées des années 1950-1970. À l'instar des projets routiers des années 1970, où les prévisions de trafics aux heures de pointes déterminent le gabarit des réseaux viaires, il est en effet remarquable que les deux adjoints peu convaincus par les propositions de transformation pensent que la production des surfaces de stationnement doit avoir pour objectif un stock maximal, sans que cette valeur soit fondée sur une analyse des flux et des pratiques. Les remarques formulées par ces adjoints témoignent de leur attachement aux capacités de stationnement au lieu même de la destination. Elles témoignent aussi des freins à l'évolution de la culture automobile dans l'aménagement viaire. Le paradigme des flux, de l'écoulement rapide des flux automobiles n'est pas éteint.

4.2. Contraintes temporelles et inertie de la culture technique

Plus encore la persistance de cette approche, un peu datée de l'aménagement viaire s'observe au travers de la confrontation entre les préconisations d'aménagement de l'atelier et les projets déjà engagés sur l'aménagement du pôle scolaire. Dans son ouvrage sur l'intégration de la sécurité routière dans l'aménagement urbain, Dominique Fleury relate bien la façon dont les écoles cristallisent les contradictions de la demande sociale quant à l'aménagement de ces lieux, où sécurité et fluidité sont demandés par les parents d'élèves [28]. L'exemple de Plestin-les-Grèves n'échappe pas à ces contradictions.

Le pôle scolaire n'avait pas fait l'objet de propositions approfondies et dessinées. L'atelier avait pointé la nécessité de sécuriser les cheminements qui y mènent et d'intégrer ce pôle à la centralité urbaine en le dotant d'aménagements viaires semblables à ceux du centre, conçus en tant qu'espace public et privilégiant la mixité des usages. Néanmoins, lors d'une réunion tenue moins d'un mois avant la remise du rapport final, et durant laquelle étaient présentées les grandes lignes des préconisations, nous avons appris qu'une réfection de la voirie du pôle scolaire était d'ores et déjà programmée. Les avant-projets de cette réfection entraient en contradiction flagrante avec les propositions d'aménagement imaginées. Les esquisses, réalisées par un bureau d'études VRD de l'intercommunalité, ne tenaient aucun compte des qualités paysagères et architecturales¹¹ du site et offraient à voir un banal parking fait d'un enrobé et d'un marquage au sol conventionnel. La capacité de 98 places de ce parking apparaissait largement surdimensionnée pour des heures de pointes théoriques. De surcroît, deux contraintes interdisaient de différer ce « coup parti » et de prendre en compte les remarques formulées lors du travail d'atelier. La première tenait au plan de charge des entreprises chargées des travaux : prendre en compte

9. Id.

10. Id.

11. Le bâti n'est pas présenté sur les esquisses tout comme les vues paysagères.

les principes d'aménagement nécessitait de reporter les travaux d'au moins 18 mois. La seconde provenait du maire, qui souhaitait que les travaux soient achevés pour l'inauguration de l'école maternelle, en septembre 2018.

Lorsque nous avons fait état de la contradiction entre les propositions de notre atelier et les travaux ainsi planifiés, il était patent que leurs concepteurs la découvraient, au point de n'avoir pas jugé utile de nous informer du projet. Quand bien même un consensus s'était dégagé autour de la nécessité de modifier l'aménagement viaire et de l'espace public pour apprécier l'attractivité de la commune, l'aménagement de la voie ne relevait plus de l'aménagement de l'espace public et les élus ne percevaient manifestement pas la voie comme un élément à part entière de l'aménagement du cadre de vie. Elle était restée un simple support des déplacements motorisés, un simple parking dénué de qualités esthétiques et paysagères.

Dans les trois semaines précédant le dépôt du permis d'aménager, s'engagea alors un processus de discussions entre différents protagonistes¹² afin de faire évoluer le contenu du projet d'aménagement viaire du pôle scolaire. Ce processus et son issue témoignent des tensions qui caractérisent l'évolution de la culture automobile. Une visite sur site suivie d'une réunion en mairie, organisée l'après-midi du 1^{er} mars, se conclut sur un ensemble de décisions, qui portaient à la fois sur les orientations d'aménagement de cet espace et sur la nature des revêtements. Une partie du projet, qui consistait à faire d'une arrière-cour arborée un espace de stationnement de 19 places, était ainsi abandonnée. Une quinzaine de places étaient supprimées devant le terrain multisports, un mail piéton était projeté, le stationnement devant l'école maternelle devenait longitudinal à la chaussée pour limiter son emprise au sol. Après quatre heures de discussions et de défense d'un parti-pris d'aménagement, 55 places de stationnement avaient disparu. En outre, des options de revêtement permettant de limiter l'aspect routier du site semblaient actées : espaces de stationnement enherbés, revêtements du plateau traversant et du mail piétons en béton désactivé.

La présentation finale du travail d'atelier fut l'occasion de rencontrer une dernière fois l'équipe municipale, à quatre jours du dépôt du permis d'aménager du pôle scolaire. À notre surprise, l'esquisse avait encore évolué. Certains acquis, notamment le mail piéton demandé par le maire et la préservation de l'arrière-cour arborée de l'école primaire, n'ont pas été modifiés. Mais la capacité de stationnement a été revue à la hausse : devant la future école maternelle, et ponctuellement à d'autres emplacements, ce sont vingt places de stationnement qui sont réapparues entre le 1^{er} et le 26 mars.

5. Conclusion : la lente évolution de la culture de l'aménagement viaire

S'il est clair que la fin de l'automobile attendra et qu'en des lieux comme Plestin-les-Grèves, celle-ci a encore de beaux jours devant elle, le terrain Plestinais a révélé quelques enseignements du point de vue de l'évolution de la culture viaire dans la production du cadre de vie.

Plestin-les-Grèves n'est pas une métropole européenne d'envergure qui serait soumise à une importante pression circulaire. Dès lors, les arguments métropolitains qui sont mobilisés dans la rhétorique anti automobile [32] trouvent leurs limites : peu de pollution atmosphérique, pas d'alternative modale aux déplacements automobiles, pas de congestion, une pression circulaire totalement absente et une grande disponibilité foncière pour autoriser des largesses au stationnement automobile. Bref, il est difficile d'y mener des « conquêtes pacificatrices » de l'espace public comme cela a été le cas des voies sur berges de la Seine, des quais du Rhône et de la Garonne, du Vieux-Port marseillais et des rues londoniennes et lyonnaises. Nous sommes, à Plestin-les-Grèves, bien loin des grandes opérations de réaménagement de la voirie et des espaces publics qui modifient, parfois brutalement et radicalement, la hiérarchie des modes de déplacements dans l'espace et participent d'une évolution tout aussi brutale et radicale de la culture automobile qui est associée à la production viaire.

Néanmoins, questionner la place des cultures automobiles à l'œuvre dans le centre-ville de Plestin-les-Grèves donne un aperçu du travail quotidien de réaménagement d'espaces publics dans des communes ordinaires et des cheminements par lesquels l'évolution de l'aménagement viaire entre en tension avec certaines routines. Les freins à cette évolution de la culture de l'aménagement viaire tiennent au souhait de certains acteurs d'élaborer des aménagements à partir de besoins présumés, et semble-t-il surdimensionnés, de stationnement. Pour eux, le stationnement doit être disponible au lieu même où est réalisée l'activité qui engendre le déplacement : 50 mètres de marche à pied sont considérés comme un effort dont il faut se passer. La recherche de vitesse et de confort dans l'accès aux ressources, éléments fondateurs de cette culture, participe encore à façonner certains imaginaires relatifs aux aménagements viaires. Les freins tiennent aussi aux méthodes de conception des études d'aménagement des réseaux. Dans cette commune, les services de la communauté d'agglomération se chargent de produire les esquisses et de déposer le permis d'aménager en concertation avec les élus municipaux. Or, il s'agit d'un bureau d'étude en VRD dont les compétences se sont construites à partir du génie civil. La culture du dialogue pluridisciplinaire relatée plus haut est encore embryonnaire. Ainsi, l'aménagement est pensé à

12. En l'occurrence, une partie de l'équipe municipale, le bureau d'études VRD de l'intercommunalité, l'agence d'urbanisme mandatée pour conseiller la commune et l'un des enseignants de l'atelier.

partir des contraintes liées au trafic : nombre de cars à stationner simultanément à l'heure de pointe, rayon de giration des véhicules, nombre de places de stationnement nécessaires pour accueillir convenablement les véhicules à l'heure de pointe. Or, ces choix sont présentés comme des impératifs techniques, quand bien même ils relèvent, *in fine*, de choix politiques discutables.

Au-delà des freins à l'évolution de la culture de l'aménagement viaire, le terrain plestinais nous a permis d'observer des facteurs favorables au changement. La déprise des centres-villes et les phénomènes de vacance des commerces et des logements qui les affectent favorisent une prise de conscience de la nécessité d'un aménagement renouvelé du réseau viaire pour améliorer le cadre de vie. À ce titre, les remarques formulées par le maire et son adjointe à la communication lors des différentes rencontres que nous avons relatées renvoient directement à cette nécessité de changer la façon d'aménager les réseaux afin d'apprécier la qualité du cadre de vie. Convaincre la population, mais plus encore les acteurs politiques et techniques de cette nécessité n'est pas impossible, mais nécessitera sans doute de renouveler les cultures du projet.

Ces cultures évoluent et avec elles les principes de conception des réseaux viaires. Depuis plus d'une trentaine d'année la conception de ces réseaux a été largement modifiée. Néanmoins, le terrain plestinais nous rappelle que la culture de l'aménagement viaire évolue lentement et que les notions de vitesse et de facilité du stationnement aux heures de pointes des circulations automobiles dans les espaces centraux des petites villes restent encore des éléments dominants de la production viaire. Ce modeste travail appelle à approfondir l'étude des pratiques d'aménagement de la voie. Sur un registre qualitatif il serait tout à fait pertinent de renseigner les formations et les pratiques professionnelles des employés des services Voirie Réseaux Divers en charge des aménagements viaires.

Bibliographie :

- Flonneau M (2008) *Les cultures du volant XX^e – XXI^e siècles : Essai sur les mondes de l'automobilisme*. Autrement, Paris
- Massot MH, Orfeuil JP (2008) Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes de la mobilité au service de la compréhension des transformations urbaines. In : Chalas Y, Paulhiac F (dir.) *La mobilité qui fait la ville*. CERTU, Lyon, pp 20-51
- Wiel M (1999) *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Mardaga, Liège
- Dupuy G (1999) *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Anthropos, Paris
- Genre Grandpierre C (2007) Changer de métrique des réseaux routiers pour réguler la dépendance automobile : les « réseaux lents » ?, *Les Cahiers Scientifiques du Transports* 52 : 45-66
- Crozet Y (2016) Vitesse et mobilité : au-delà du désenchantement d'un « monde fini », *Transports*, spécial vitesse, hommage à Marc Wiel : 51-59
- Crozet Y (2017) Économie de la vitesse : Ivan Illich revisité, *L'économie politique* 76 : 24-37
- Desjardins X (2011) Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ? *Cybergeo : European Journal Of Geography* [En ligne], Aménagement, urbanisme, document 523, mis en ligne le 22 mars 2011, consulté le 18 janvier 2012, <http://cybergeo.revues.org/23531>
- Mangin D (2004) *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Vilette, Paris.
- Malverti X (1995) La rue : éléments pour une histoire technique. In Malverti X., Picard A. (ss la dir.), 1995, *La fabrication des villes*, Grenoble : GEVR
- [11] Alonzo É (2013) *L'architecture de la voie : histoire et théories*, Thèse de doctorat. Université Paris-Est, 506 p
- Romeyer B (2016) *Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets. Mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace urbanisme, Université d'Aix-Marseille, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, 654 p
- Sitte C (1980) *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Éditions de L'Équerre, Paris
- Ministry Of Transport, 1964, traffic in towns : the specially shortened edition of the Buchanan report. Penguin books, Harmondsworth
- DDE Finistère, subdivision de Brest (1975) *Brest 2000. Avant-projets géométriques*, non paginé.
- Dupuy G (1975) Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain, Paris, Ministère de l'Équipement
- Chatzis K (2009) « De l'importation de savoirs américains à la création d'une expertise nationale : la modélisation des déplacements urbains en France, 1950-1975 ». In : Flonneau M et Guigueno V, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* PUR, Rennes : 159-169
- Thoeng JC (1987) *L'ère des technocrates*. L'Harmattan, Paris. 2^e édition
- Faivre d'Arcier B (1992) *La voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale*. Thèse de doctorat en sciences économiques, mention économie des transports, Université de Lyon 2
- Offner JM (2006) *Les plans de déplacements urbains*. La documentation française, Paris
- Hernandez F (2003) *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université d'Aix-Marseille III, Institut d'Aménagement Régional
- CERTU (1990) *Ville plus sûre, quartiers sans accidents : Savoir faire et techniques*
- CERTU (1994) *Ville plus sûre, quartiers sans accidents : réalisations, évaluations*
- Reigner H, Brenac T, Hernandez F (2013) *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes
- Desmots J, Thomas C, Vitorge M (coord.) (2009) *Chronoaménagement et autoroute autrement, la proximité au secours du territoire*. Lyon, CERTU
- Svensson Å (eds.) (2004) *Arterial streets for people : guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*. Lund University, Lund
- Flonneau M, Orfeuil J-P (2016) *Vive la route ! Vive la République ! Essai impertinent*, La Tour d'Aigues, Édition de l'Aube

28. Fleury D (1998) *Sécurité et urbanisme : la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Presses de l'ENPC, Paris
29. Fleury D, Dubois D (1988), « Sécurité routière, représentations mentales de scènes urbaines », *Les annales de la recherche urbaine*, n°40, p.97-104
30. Géoarchi (2017) *Dynamique du centre-ville de Plestin-les-Grèves : Volume 1 diagnostic*
31. Géoarchi (2018) *Dynamique du centre-ville de Plestin-les-Grèves : Volume 2 principe d'aménagement*
32. Flonneau M (2010) *L'autorefoulement et ses limites*. Descartes & Cie, Paris