

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de la voirie. La thématique «Exemples» rend compte, à partir d'expériences locales, des actions pouvant être conduites dans ce domaine et de leurs effets sur le cadre de vie.



Cete Ouest

EXEMPLES

# La piétonnisation d'une petite ville littorale : l'exemple de Piriac s/Mer

L'afflux de visiteurs a conduit nombre de villes touristiques à adopter des stratégies spécifiques d'aménagement et de gestion de l'espace public. Pour préserver l'attractivité commerciale et renforcer l'image de certains quartiers, la plupart d'entre elles ont ainsi choisi de limiter strictement la circulation automobile et de rendre certaines rues aux piétons.

Dans les villes littorales, du fait de la fréquentation très différenciée entre les saisons, la piétonnisation s'est surtout jusqu'à présent traduite réglementairement par l'instauration d'aires piétonnes temporaires ; les collectivités disposent aujourd'hui d'outils réglementaires supplémentaires, tels que la zone de rencontre, pour réguler la circulation et organiser la mixité des usages. Cette fiche de cas relate les efforts entrepris par la ville de Piriac s/Mer (2 400 habitants) pour concilier, à travers sa politique de piétonnisation, qualité du cadre de vie et attractivité touristique. Elle rend compte des questionnements pratiques et réglementaires soulevés aujourd'hui par la piétonnisation, et donne des pistes d'action pour les communes touristiques de petite taille.



Certu 2010 / 78



## > Une piétonnisation de longue date, motivée par la valorisation du cadre de vie



Ville de Piriac

Petite cité de caractère entre Lorient et Saint Nazaire, Piriac s/Mer compte aujourd'hui 2 400 habitants et accueille jusqu'à 40 000 visiteurs l'été. La situation de presqu'île et l'urbanisation littorale continue marquent fortement l'organisation du territoire de la commune.

L'attrait touristique de Piriac s/Mer est aujourd'hui lié à ses 9 km de côtes, mais aussi à son bourg et à son port de plaisance, qui ont su conserver leurs qualités pittoresques. La réflexion de la ville sur son espace public démarre avec la mise en place du premier Plan d'occupation des sols (POS) de la commune en 1976 : face aux sollicitations des promoteurs immobiliers, la commune prend alors conscience de la qualité de son patrimoine urbain. Dès lors, elle n'aura de cesse de valoriser l'image de son village portuaire et de préserver sa vision d'une certaine qualité de vie.

Après avoir instauré, avec l'aide de l'architecte des bâtiments de France, la première Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) de Loire Atlantique en 1985, la ville bénéficie de l'essor du tourisme littoral.

Confrontée à l'afflux de circulation automobile et de piétons dans ses petites rues, la commune, avec le conseil des services de l'Équipement instaure dans le centre-bourg une aire piétonne temporaire pendant la période estivale, gérée en zone 30 le reste de l'année.

Le succès est au rendez-vous. Depuis quelques années, la période a même été élargie aux longs week-end de printemps et d'automne.



Cete Ouest



Cete Ouest

L'une des deux entrées et une rue intérieure de l'aire piétonne

### Une mise en œuvre en étroite relation avec les services de l'État

À l'époque des premières réflexions, la commune de Piriac ne dispose pas d'un échelon de personnel compétent dans ses services pour élaborer ce type de projet.

Outre la collaboration de l'architecte des bâtiments de France et des services Urbanisme de la direction départementale de l'Équipement de la ZPPAUP et de son règlement, la commune travaille avec les services de l'Équipement, subdivision de Guérande pour la mise au point du projet et le suivi des travaux du bourg.

## > L'aménagement progressif du centre-bourg

### Un centre-bourg aux rues étroites

Le centre du bourg est traité comme un vaste plateau piétonnier. Il accueille de l'habitat, des commerces, des restaurants et quelques équipements publics tels que la bibliothèque, le foyer-logement, un espace jeunes, l'église ainsi que l'office de tourisme et la maison du patrimoine. Il inclut l'accès au port de plaisance.

L'intérieur de la zone est quadrillé de venelles plus ou moins larges. Celles-ci sont traitées sur un seul niveau, généralement avec un caniveau central. Les places de stationnement autorisées sont marquées. Quelques poches de stationnement sont organisées, notamment près du port et de la plage. Les ruelles sont quant à elles interdites au stationnement, à l'exception de quelques places déterminées.

### Modernisation et embellissement

Avant le POS. de 1976, seules quelques rues du centre-bourg étaient bitumées ; la majorité d'entre elles étaient seulement empierrées avec un matériau plus ou moins sablonneux, vite boueux en temps de pluie. Le projet de ZPPAUP et de piétonnisation fut une véritable opportunité pour moderniser la voirie.

L'organisation des travaux résulte d'une réflexion globale et intègre progressivement, au fil de la modernisation et de la politique d'embellissement des bourgs de l'Ouest, les effa-

cements de réseaux aériens, puis l'arrivée du tout-à-l'égout et l'installation du gaz de ville. La commune ne se contente pas d'agir sur l'espace public ; elle incite les riverains à rénover leur façade en cohérence avec l'esprit défini dans la ZPPAUP et propose des subventions.

### Autour du centre-bourg

#### Voies structurantes

Sur le pourtour de l'aire piétonne, la circulation générale est conservée et réglementée en zone 30. Les voies sont aménagées classiquement avec une chaussée en sens unique, deux trottoirs latéraux et des poches de stationnement latéral.

#### L'organisation de stationnements répartis autour du centre-bourg

Pour compenser la disparition de places de stationnement sur rue à l'intérieur de l'aire, la commune a acquis des parcelles de terrain en proximité pour créer de petites unités de stationnement, intégrées au tissu urbain. Elles sont reliées au bourg au port et au bord de mer par un réseau de liaisons douces (piétons / vélos) en grande partie existant et un système de navettes en période estivale.



Cete Ouest



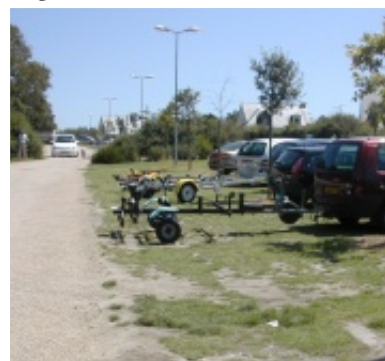
Cete Ouest

Les activités du bourg reflètent la vie ordinaire d'un pôle central urbain auxquelles s'ajoute la déambulation des touristes en saison. Dans les ruelles, quelques parterres sont réservés pour le fleurissement par les riverains



Ville de Piriac

L'offre de stationnement (660 places) est répartie en « poches » autour du centre et du port. A proximité du port, un espace enherbé a été aménagé et sa conception permet le stationnement des véhicules ainsi que celui des remorques de bateau.



Cete Ouest



Cete Ouest

Le parc de stationnement est relié à la façade maritime par un agréable petit chemin de quelques dizaines de mètres

## > La communication du projet aux habitants

La piétonnisation à l'origine du premier bulletin municipal

Aidée par la subdivision locale de l'Équipement, dans le cadre de l'ingénierie publique, la commune établit son projet et souhaite en faire part à la population.

Ne disposant d'aucun outil de communication municipal elle crée un bulletin d'information spécial qui devient le prémisses du bulletin municipal. Parallèlement, elle cherche à instaurer un dialogue participatif avec la population et à développer une instance pour recueillir les avis des habitants et pouvoir dialoguer avec les opposants.

Des commissions extra-municipales de concertation sur les différentes thématiques de la vie communale (urbanisme, travaux, finances...) sont créées avec une vingtaine de personnes candidates par commissions. Des objections au projet sont exprimées mais avec un esprit participatif et constructif que l'équipe des élus en charge du projet gère collectivement.

C'est dans ce cadre que le projet d'aire piétonne est discuté et que la

programmation financière des différentes phases de travaux est évoquée.

La commune reçoit également les avis de la population lors des enquêtes publiques des différentes révisions du POS. À cette occasion, une information sur l'existence des enquêtes est faite dans la presse locale.

Une information régulière des usagers

Depuis la mise en place des aires piétonnes, l'information auprès des personnes riveraines et des commerçants de l'aire piétonne continue. Elle est assurée de plusieurs manières. D'une part, chaque année au printemps, les commerçants sont réunis par le maire qui leur présente le détail des règles de la nouvelle saison. D'autre part, les riverains sont informés lors de la demande ou du renouvellement annuel de leur carte d'accès. Ils peuvent également obtenir tous renseignements et faire part de leurs observations, soit auprès des élus chargés de l'urbanisme et de la voirie, soit auprès des policiers municipaux ou lors des permanences en mairie.



Cécile Ouest

Les demandes actuelles concernent l'observation ponctuelle de stationnement gênant et le besoin de places de stationnement pour les handicapés



Dans la continuité des réflexions engagées sur le centre-bourg, les projets d'extension de la ville prennent en compte les orientations en faveur des modes de déplacements actifs. Ainsi, le futur quartier résidentiel en frange de bourg, à l'intersection de deux itinéraires cyclables, se structure autour d'un maillage piétons/vélos et intègre un parking de dissuasion.

## > Aspects réglementaires

L'évolution récente de la réglementation relative aux aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 (Décret n° 2008-754 du Code de la route) soulève des questions de cohérence juridique entre les règles de circulation dans le centre piéton de Piriac et le Code de la route. En effet, avant ce décret, le maire avait toute latitude pour fixer à l'intérieur du périmètre des aires piétonnes des règles de circulation particulières. Désormais, le Code de la route précise certaines prescriptions associées réglementairement à la création d'une aire piétonne. Ainsi, pour conserver leur statut, les aires piétonnes antérieures au décret du 30 juillet 2008 doivent être rendues conformes au nouveau texte. Dans le cas d'aires piétonnes largement ouvertes à la circulation, ou, comme à Piriac, proposant du stationnement, cette mise en conformité peut conduire à reconsidérer le statut de la zone. Opter pour la zone de rencontre peut alors permettre de concilier caractère piéton et présence de véhicules.

### Le choix d'un règlement souple pour les riverains

Actuellement, le statut de base du périmètre est la zone 30. Un arrêté municipal instaure une aire piétonne temporaire l'après-midi et la nuit durant les trois mois d'été ainsi que les week-end des trois mois de printemps.

- **Accès** : Le réseau des circulations étant organisé en sens unique, la ville dispose de deux entrées contrôlées par borne rétractable et de deux sorties, sans obstacle. Les bornes sont commandées par cartes magnétiques, délivrés sur justificatifs.
- **Règles de circulation** : Seuls les riverains, commerçants, employés et autres porteurs de la carte d'accès, ainsi que les services de secours, sont autorisés à emprunter les rues de l'aire piétonne.
- **Stationnement** : Le stationnement dans l'aire piétonne est autorisé par un badge spécifique et sur les emplacements réservés.



Cete Ouest



Cete Ouest

**Il n'est plus réglementairement possible aujourd'hui de proposer du stationnement dans une aire piétonne**

L'aire piétonne dans le Code de la route :

Article R110-2 du Code de la route  
« section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

Article R417-10 du Code de la route  
« [...] est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement de véhicule : [...] dans les aires piétonnes. [...] » « [...] Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de la deuxième classe [...] »

### L'adaptation de l'arrêté municipal aux évolutions du Code de la route

Depuis la modification du Code de la route par le décret n° 2008-754, il n'est plus possible de proposer du stationnement en aire piétonne (Article R417-10). Cette nouveauté amène la ville de Piriac à s'interroger sur le statut et la manière de gérer le stationnement dans le centre-bourg piéton. Dans la mesure où la municipalité souhaite maintenir une priorité piétonne dans le centre-bourg, deux évolutions réglementaires sont envisageables :

- soit le statut d'aire piétonne est maintenu, mais les places de stationnement supprimées (étant entendu que l'arrêt, et donc les livraisons, restent possibles)
- soit les places de stationnement sont jugées indispensables au fonctionnement du centre-bourg, et c'est alors le statut réglementaire qui doit être revu. La « zone de rencontre » peut alors apparaître comme une alternative intéressante à l'ancienne aire piétonne, sur tout ou partie du secteur.

## Certu

centre d'Études  
sur les réseaux  
les transports  
l'urbanisme  
et les constructions  
publiques

9, rue Juliette  
Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
téléphone :  
04 72 74 58 00  
télécopie :  
04 72 74 59 00

[www.certu.fr](http://www.certu.fr)



ZONE

30

© 2010 Certu  
La reproduction  
totale ou partielle du  
document doit être  
soumise à l'accord  
préalable du Certu

6

## > Autres réflexions en cours

Quelles que soient les options retenues par la municipalité, les aspects réglementaires seront intégrés aux réflexions en cours :

- en premier lieu, la transformation prochaine du POS en PLU devrait être l'occasion de réexaminer le règlement de la ZPPAUP, et de revoir éventuellement en conséquence le statut, l'étendue et le fonctionnement du périmètre piéton ;

- d'autre part, le fonctionnement du centre-bourg fait partie intégrante de la politique conduite en matière de déplacements. Compte tenu de la politique de requalification des espaces publics engagée par la ville, il s'agit surtout d'articuler les statuts réglementaires – aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 – avec les aménagements et les usages – existants et à venir – des différents secteurs ;

- enfin, d'un point de vue plus technique, le système de gestion des bornes d'accès ne donne pas satisfaction, (pannes fréquentes en 2009 nécessitant des interventions manuelles pour l'ouverture de l'accès). La ville travaille donc à trouver un système plus fiable.

### Programmation

Le financement du cœur du projet a été planifié et réalisé phase par phase sur une période d'environ 10 ans entre 1986 et 1996. Depuis des travaux plus qualitatifs sont entrepris et d'autres secteurs de la commune bénéficient de travaux d'amélioration fonctionnelle et qualitative. Chaque année, le budget consacré à ce type de travaux représente environ 300 000 euros.



Cete Ouest

Certaines rues aujourd'hui en zone 30 ont un fonctionnement et un aménagement qui les prédisposent à devenir de futures zones de rencontre

### Contacts :

- **Certu** - Samuel Martin
- **Cete Lyon** - Isabelle Basset ;  
Catia Rennesson
- **Cete Normandie-centre**  
Jacques Couty
- **Cete Méditerranée**  
Jerome Cassagnes
- **Cete Sud-Ouest**  
Martine Louveau
- **Cete Nord-Picardie**  
Catherine Deroo
- **Cete Île-de-France**  
Jean-François Durand
- **Cete Ouest**  
Michel l'Houtellier
- **Cete Est** - André Isler

### Adresse électronique :

prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

### Pour en savoir plus :

- Ville de Piriac : [www.piriac.net](http://www.piriac.net)
- M Charles THOBIE, adjoint à l'Urbanisme, au Développement et au Patrimoine
- Mme Nadège RUE, responsable du service Urbanisme

### Pour aller plus loin :

- Certu - Série de fiches **Zones de circulation apaisée** - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Certu - Fiches techniques «**Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie**» - Novembre 2008 - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Brochure **La démarche «code de la rue» en France, Octobre 2008, premiers résultats** - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Site métier **Voirie pour tous**  
- [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr)