



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département  
Aménagement et Environnement  
École d'ingénieurs  
polytechnique  
de l'université de Tours

**CITERES**  
UMR 7324  
Cités, Territoires,  
Environnement et Sociétés

**Equipe IPA-PE**  
Ingénierie du Projet  
d'Aménagement, Paysage,  
Environnement

**Projet de Fin d'Études**

# **Stratégies de régénération urbaine dans les centres- villes historiques :**

## **Les lucratives perspectives offertes par le piéton**



**DURDEVIC Jan**

**2016-2017**

Directeur de recherche  
**VERDELLI Laura**

# **Stratégies de régénération urbaine dans les centres-villes historiques :**

**Les lucratives perspectives offertes par le  
piéton**

# AVERTISSEMENT

---

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

***ATTENTION !! En raison d'un problème technique inopiné sur le logiciel L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X, les notes de bas de page signalant les références bibliographiques ont du (la mort dans l'âme) être retirées au dernier moment. Ce contretemps sera dûment rectifié dans la version finale (avril) du présent projet.***

# Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

**Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.**

# REMERCIEMENTS

---

- ⇒ Je tiens à remercier ma tutrice, Laura VERDELLI, pour la confiance témoignée tout le long de mon projet, malgré la distance et les difficultés de communication. Mme VERDELLI suit mes projets depuis maintenant plus de trois ans, avec une égale patience et bienveillance. Ses conseils m'ont beaucoup appris tout le long de ma formation sur l'art délicat de l'aménagement urbain. Ils me seront utiles dans ma future vie professionnelle.
- ⇒ Je tiens également à citer le Département Aménagement, lequel rend chaque année possible les mobilités à l'étranger. Mon séjour à Vienne m'aura permis d'enrichir tant mon esprit que le présent projet. Pour cela, je lui suis redevable.
- ⇒ Je sais enfin gré à mes collègues autrichiens Michael SKOK et Patrick RAUSCHER de leur intérêt pour mon travail. Répondre à leurs questions, dans une autre langue que le français, m'a forcé à questionner les mots et les raisonnements mobilisés dans le cadre de ce projet.

# Table des matières

---

<b>Avant-propos</b>	<b>1</b>
<b>1 Les centres-villes historiques, la mobilité et le piéton : enjeux de poids pour la régénération urbaine</b>	<b>2</b>
1.1 Définir la régénération urbaine . . . . .	2
1.2 Centres-villes historiques : forces et symboles d'un espace central et ancien de la ville contemporaine . . . . .	4
1.2.1 Les centres-villes historiques, lieux de patrimoine, d'identité et de mémoire urbaine . . . . .	5
1.2.2 Les centres-villes historiques, cœurs géographiques et stratégiques du système urbain . . . . .	8
1.3 Centres-villes historiques : quels enjeux de régénération urbaine ? . . . . .	10
1.3.1 Le déclin relatif des cœurs anciens : tentative d'explication . . . . .	10
1.3.2 Régénération urbaine dans les cœurs urbains anciens : quel angle d'attaque pour le présent PFE ? . . . . .	14
1.4 Mobilité dans les cœurs anciens : centralité des piétons . . . . .	15
1.4.1 Mobilité et centres-villes historiques : l'indissociable association . . . . .	15
1.4.2 Les déplacements et les espaces pédestres, premier enjeu de mobilité dans les centres-villes historiques . . . . .	16
1.4.3 Hypothèse de recherche : le piétonnisation des centres-villes historiques, un processus bénéfique aux activités commerciales . . . . .	19
<b>2 Validité de l'hypothèse de recherche à travers le calcul et la modélisation</b>	<b>22</b>
<b>3 Liens utiles et bibliographie</b>	<b>23</b>

# Avant-propos

---

Le génie de l'aménagement offre à celui qui s'y attèle une vaste diversité de sujets d'étude. De l'environnement aux transports, en passant par les dimensions socio-économiques, les points d'attaques sont multiples pour remuer et cerner les secrets de la ville et des territoires. Le présent projet de fin d'étude (PFE) vient ainsi conclure un cursus pédagogique de cinq ans, riche par la pluralité des sujets abordés. Il souhaite y rendre hommage en ne restreignant pas le discours à un seul angle d'étude. A cette fin, le document s'articule en deux grandes parties :

- Une analyse du phénomène de régénération urbaine, appliqué au cas précis des centres-villes historiques. Ce premier volet se propose de mettre au clair les enjeux soulevés par cette thématique. Il se focalise notamment sur les points suscités par la question cruciale de la mobilité urbaine. La finalité du procédé demeure de bâtir une hypothèse de recherche, apte à guider la suite du projet.
- La mobilisation d'outils et de méthodes de calcul en vue d'établir (ou non) la pertinence du postulat établi. Cette deuxième partie entend restituer au lecteur les démarches et les résultats attestant la validité de l'hypothèse de recherche.

Dans la mesure où le PFE s'étale sur toute la durée de l'année universitaire, le présent document entend faire état du travail accompli durant le premier semestre. Le contenu du projet s'oriente ici de fait quasi-exclusivement sur la première partie. Considérant enfin que le rapport a été élaboré durant une mobilité Erasmus à Vienne, ce dernier exploite de nombreux exemples et illustrations propres à la capitale et à la république fédérale autrichienne.

# Chapitre 1

## Les centres-villes historiques, la mobilité et le piéton : enjeux de poids pour la régénération urbaine

---

### 1.1 Définir la régénération urbaine

L'aménagement du territoire subit vers la fin des Trente Glorieuses un élargissement des méthodes et des raisonnements alors en cours depuis l'après-guerre. Une nouvelle gamme de pratiques s'efforce de répondre aux nouvelles mutations et enjeux urbains nés à l'aube des années 1980. Politique de la ville, renouvellement ou encore régénération urbaine, de nombreux termes marquent alors leur entrée dans le vocabulaire de l'aménageur. Derrière la diversité des définitions pointe néanmoins le commun désir de mobiliser l'énergie des acteurs du territoire (aménageurs, autorités locales, citoyens, ...) sur un ou plusieurs ensembles urbains en difficulté. La multiplicité des expressions employées trahit tant la diversité que la complexité des situations auxquelles lesdits acteurs doivent se confronter. Dans le fond, toutes les pratiques nouvelles ambitionnent de trouver remède à l'éternelle problématique des pouvoirs publics : comment sortir de l'apathie une zone urbaine en déliquescence ?



FIGURE 1.1 – Le secteur secondaire a amplement porté le miracle économique d'après-guerre. Son déclin provoque de profondes mutations et répercussions dans le fonctionnement des villes.

La régénération urbaine naît de ce besoin de refaire la ville. Sa genèse débute dans les pays anglo-saxons au début des années 1980 (opérations sur Baltimore, Birmingham ou encore Manchester ). Elle témoigne de la nécessité urgente de traiter des quartiers en déclin à l'heure où les premiers stigmates de la désindustrialisation menacent l'équilibre traditionnel des villes. Centres-villes, quartiers ouvriers, zones industrielles et portuaires subissent de plein fouet le passage à l'économie néo-libérale - de même que ses conséquences socio-économiques. Cette réorientation de l'activité économique menace de laisser sur le carreau des pans entiers de ville, reliques d'un passé d'après-guerre en perte de vitesse et de repères.



FIGURE 1.2 – Les villes connaissent plusieurs tendances prononcées à l'aube de l'économie néo-libérale : montée irrésistible de l'automobile, désindustrialisation, chômage de masse, pollution croissante des villes, périurbanisation galopante, ...

Pour éviter le dépérissement des zones en difficulté, la régénération urbaine entend porter une réponse tant durable que globale. Elle s'articule comme un grand travail de concertation entre les différents acteurs du territoire (élus locaux, autorité régionale/métropolitaine, comités citoyens, acteurs de monde économique, artistes, ...) débouchant sur des documents cadres pilotant l'avenir des quartiers en déclin sur plusieurs années, voire décennies. A la différence de la rénovation urbaine née dans les années 50, les politiques de régénération urbaine ignorent le recours massif et destructeur aux bulldozers. Elles veillent à améliorer l'existant, non forcément à le supplanter. La réponse apportée aux problèmes locaux tend en outre à couvrir le plus de secteurs possibles, cela en vue de maximiser les bénéfices de la politique entreprise. Ceci implique une réflexion sur la qualité du bâti, la présence de services publics, l'accès aux transports publics, le traitement de l'espace public, le maillage économique local, ... Les politiques de régénération urbaine sont indissociables enfin avec le contexte urbain sur lequel elles opèrent. Dans la mesure où chaque ville, chaque quartier porte une identité et des enjeux propres, les mesures entérinées par les acteurs se veulent intrinsèquement liées et adaptées au climat urbain local. Ce faisant, les politiques de régénération urbaine sont par essence diverses, étant taillées sur mesure pour le territoire qu'elles s'ambitionnent de revivifier.

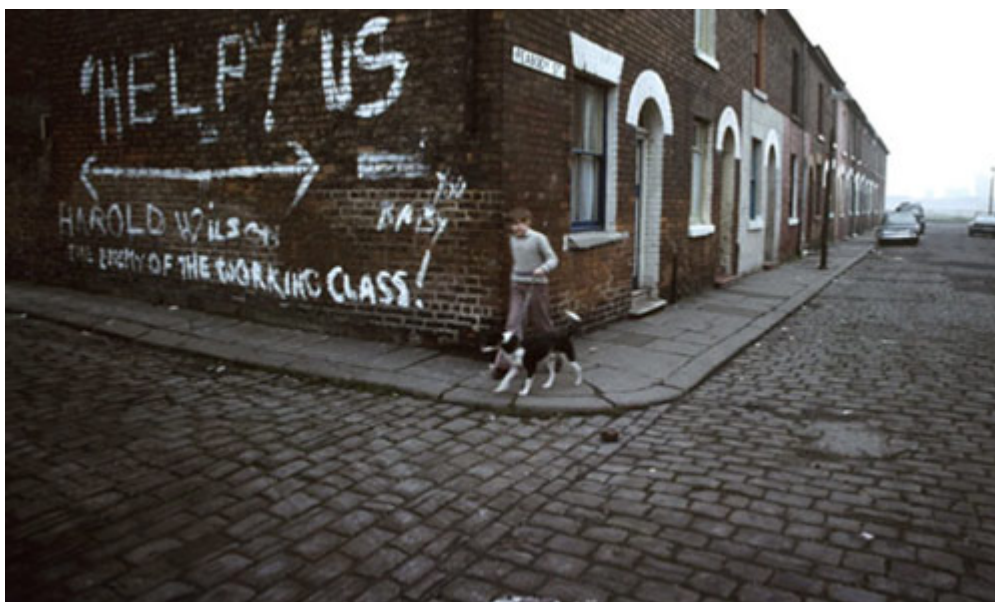


FIGURE 1.3 – Quartier ouvrier déshérité de Manchester dans les années 1980 : la régénération urbaine s'emploie à remettre en scelle des espaces en déclin.

Si la régénération urbaine s'adapte au contexte local, est-il possible pour autant de définir des points communs entre les différentes expériences entreprises depuis maintenant près de 40 ans. Existe-il un ensemble de mises en œuvre, de stratégies ou de pratiques conditionnant la réussite d'une telle politique? Le présent travail de recherche entend humblement répondre à cette question. Il se donne pour objectif de mettre en lumière les éléments déterminants dans la régénération d'un territoire urbain. La tâche est immense, en raison du caractère vaste, diversifié et complexe du système « ville ». Cette première observation commande ainsi une première dégradation de l'objectif énoncé initialement. Faute de pouvoir traiter l'ensemble des composantes urbaines dans un seul et même PFE, il sera ici question de politique de régénération urbaine concernant les seuls (mais non moins importants) centres-villes historiques. Déceler des stratégies viables pour le renouveau des cœurs urbains anciens, tel est le sens propre à ce document.

## 1.2 Centres-villes historiques : forces et symboles d'un espace central et ancien de la ville contemporaine

Les centres-villes historiques demeurent un rouage de premier plan pour la ville du XXI<sup>ème</sup> siècle. A lire la littérature spécialisée comme la presse, leur vitalité conditionne souvent l'attrait et la bonne santé économique des ensembles urbains adjacents. Mais que représentent-ils réellement? Pour saisir les enjeux liés à ces espaces particuliers, il convient d'en dresser les contours et le contenu. Pour ce faire, il est nécessaire de s'arrêter premièrement sur les deux forces intrinsèques aux cœurs urbains anciens :

- leur richesse identitaire et patrimoniale
- leur position et vocation privilégiée dans le tissu urbain contemporain

### 1.2.1 Les centres-villes historiques, lieux de patrimoine, d'identité et de mémoire urbaine

Les historiens prêtent la naissance des villes au Vème millénaire avant notre ère. Leur genèse témoigne du besoin précoce des hommes de se regrouper en pôles pour gérer collectivement leurs activités et intérêts communs (sécurité, production et consommation, ...). Cette concentration démographique dans les espaces urbains a favorisé l'essor de biens, de conceptions et d'idées nouvelles, lesquels aujourd'hui encore guident les sociétés sur la route tortueuse du progrès. Lieux de pouvoir et d'influence, les villes ont souvent été choyés par leurs maîtres et citoyens. Palais, monuments religieux et civils arpentent les époques pour témoigner du génie de leur réalisateurs et de la puissance de leur commanditaire. Si l'Histoire a balayé nombre de ces réalisations, elle a légué à certains quartiers en Europe les restes de ces siècles passés. Ce sont ces quartiers que l'on nomme communément les centres-villes historiques. Ils concentrent la majorité du bâti antérieur à 1914, et demeurent ceinturés de secteurs urbains et industriels issus principalement de l'urbanisation intense et intensive du 20<sup>ème</sup> siècle.

ATTENTION : fixer les centres-villes historiques comme l'ensemble des quartiers centraux antérieurs à la Première Guerre Mondiale demeure un choix de l'auteur. Cette décision est subjective, mais très pratique chronologiquement. Elle s'appuie sur le point de rupture que marque historiquement le début du XXème siècle dans l'architecture européenne. Le manifeste futuriste - lequel prône une architecture résolument en rupture avec celle des 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> siècles - date ainsi de 1914. La guerre amorce par ailleurs la fin de la nostalgie pompeuse, recherchée et manuelle de la Belle Epoque. Elle confirme l'envol des méthodes construction alternatives, basées sur des techniques industrielles novatrices (emploi massif de béton, d'acier) et de plus en plus standardisées. Les bâtiments produits diffèrent dès lors visuellement de ceux d'avant-guerre (courants futuristes, cubistes, fonctionnalistes, néoplasticisme,...) et tendent peu à peu à rassembler à nos édifices contemporains. La guerre scelle enfin l'essor et la maturité de la production automobile, laquelle marquera durablement le paysage urbain (explosion du nombre de voitures, lignes de bus,...). Ce sont ces césures qui permettent *ici* de définir le bâti historique *ancien* comme celui antérieur à 1914.

Les cœurs anciens laissent en témoignage aux générations actuelles le savoir-faire et l'orgueil de celles d'antan. Ce don du passé forge dans de nombreux cas un lien affectif très marqué entre les citoyens et leur centre-ville historique. Les habitants sont prompts à s'approprier ce dernier comme un élément déterminant de leur conscience urbaine et locale. Les cœurs anciens génèrent de fait un pouvoir d'identification très puissant, auquel souscrivent gens du cru comme visiteurs. Des bâtiments ou des espaces publics pluriséculaires s'élèvent ainsi aux yeux des riverains comme le symbole par excellence de leur ville. Et s'imposent au reste du monde comme l'emblème tout autant naturel de celle-ci. De manière globale, c'est le centre historique dans son ensemble qui endosse le rôle de garant et vitrine des traditions, du savoir-faire, de l'histoire et de la culture locale. Il s'élève aux yeux des habitants comme le sanctuaire de la qualité et de leur style de vie. Sanctuaire qu'il convient de préserver et de faire vivre à l'heure turbulente de la mondialisation.



FIGURE 1.4 – L'hôtel de ville (Rathaus) : l'un des symboles et marqueurs identitaires forts de la ville de Vienne.



FIGURE 1.5 – La place Plummerau de Tours, un espace public pluriséculaire dépositaire de l'âme locale dans l'esprit des riverains comme des touristes.

La forte connotation symbolique des cœurs anciens demeure indissociable des constructions propres à ces quartiers. Ce sont ces dernières qui forment le socle matériel sur lequel les identités et les symboles peuvent prendre cours. Les bâtiments des cœurs anciens composent ensemble un vaste éventail de constructions de dimension et d'âge diverse. Du palais classique à la cathédrale gothique, en passant par le simple immeuble d'époque, ces édifices façonnent ce que l'on appelle communément le patrimoine architectural. Au-delà de leur seule portée sentimentale, ils remplissent de précieux services pour la collectivité (sièges d'institutions, locaux culturels, administrations, ...) comme pour les intérêts privées (siège d'entreprise, habitat, ...). Leur valeur esthétique et matérielle supérieure les distinguant généralement du commun des bâtiments contemporains, ils représentent fréquemment des marqueurs paysagers de première importance, aptes à être mobilisés dans des projets d'aménagement du territoire. Les bâtiments des centres-villes historiques trônent de fait souvent en tête du palmarès des prix du foncier de leur ville (prix, loyers, taxes, ...). Ils sont enfin porteurs de contraintes, dans la mesure où leur entretien et leur préservation demeure très technique, onéreuse financièrement et généralement très strictement encadrée.



FIGURE 1.6 – Vienne, ville impériale ? La vue de la rue centrale Graben semble en convaincre plus d'un visiteur ! Mais derrière leur belle stature, ces immeubles hébergent (aussi) de très lucratives activités de négoce.

### 1.2.2 Les centres-villes historiques, cœurs géographiques et stratégiques du système urbain

En complément de leur dimension mémorielle et identitaire, les centres-villes historiques assument une position privilégiée dans la ville. Siégeant au cœur de leur agglomération, ils s'imposent habituellement comme le noyau de celle-ci. Ce statut leur alloue par conséquent d'amples fonctions centralisatrices et stratégiques. Ils forment le lien décisif entre tous les pans de la ville et influent de leur centralité la physionomie générale de la ville. C'est autour d'eux que s'organise celle-ci. Les cœurs urbains supportent dès lors un rôle névralgique au sein de la cité : ils rassemblent la majeure part des activités culturelles, décisionnelles ou encore politiques. Ils forment "la partie vive de la cité" (Roger Brunet) qu'il s'agit d'exhiber et de mettre en valeur. C'est donc sans surprise dans ces espaces que l'on trouve l'hôtel de ville, le palais de justice, les institutions gouvernementales (Parlement, assemblée locale, ...), le théâtre, les galeries marchandes ou tout autre structure prestigieuse ou d'importance. Leur centralité imposant la meilleure accessibilité possible, les centres-villes historiques voient souvent converger vers eux les axes majeurs de communication. Les artères structurantes tendent ainsi souvent à s'intersecter dans ou à proximité directe de ces cœurs de ville. Le transport public n'échappe à cette logique centripète. Le noyau urbain englobe ou borde de manière quasi-constante les pôles multimodaux les plus importants et les plus fréquentés à l'échelle de l'agglomération.



FIGURE 1.7 – La porte Schottentor à Vienne : 1 ligne de métro, 10 lignes de tramway et deux lignes de bus convergent vers ce grand pôle multimodal pour irriguer le centre-ville historique.

La prééminence stratégique et géographique des centres-villes historiques sacre ainsi ces derniers comme des lieux de passage incontournables. Les flux de particuliers en mouvements et la présence d'institutions de premier plan constituent un appel d'air favorable à l'établissement d'unités économiques fournies et diverses en ces lieux. Les cœurs urbains anciens concentrent ainsi dans bien des cas la majeure part des activités locales liées à l'hôtellerie, au tourisme ou à la restauration. Ils regroupent en outre une part notable du commerce de luxe et de détail. Les centres-villes historiques constituent *in fine* le lieu et la vitrine idéale pour les échoppes liées à l'artisanat local ou traditionnel. De manière indubitable, ils offrent au passant ainsi qu'au visiteur des activités et opportunités introuvables ailleurs. Face à l'essor conséquent des grandes surfaces et de la grande distribution, les cœurs anciens s'en retrouvent fréquemment idéalisés comme le bastion inébranlable des petites boutiques et du commerce de proximité. La concentration d'activités et d'entreprises observée dans de nombreux centres-villes historiques en fait bien souvent un haut lieu de la vie mercantile et économique au sein de leur agglomération. Il convient cependant de nuancer ici le propos, car il serait illusoire de prétendre que tous les centres-villes anciens connaissent une situation dynamique, prospère et idyllique (*voir section suivante*). L'attention des pouvoirs publics sur ces espaces centraux - couplée à leur image avantageuse auprès du public comme des investisseurs - dressent toutefois les cœurs historiques comme un atout potentiellement décisif pour l'économie de la ville. Considération qui aura toute son utilité lors de la planification d'éventuelles politiques de régénération urbaine dans ces espaces.



FIGURE 1.8 – Kohlmarkt, une rue commerçante prisée dans le centre historique viennois.

## 1.3 Centres-villes historiques : quels enjeux de régénération urbaine ?

### 1.3.1 Le déclin relatif des cœurs anciens : tentative d'explication

A l'heure de la mondialisation, les centres-villes historiques représenteraient ainsi une arme de belle facture dans la course effrénée à l'innovation et la différenciation. De par les valeurs qu'ils véhiculent comme par les activités qu'ils portent, ils demeurent un outil prisé pour mettre en exergue leur ville, leur région, voire leur pays. Mais qu'en est-il réellement sur le terrain ? A l'évidence si certains cœurs anciens demeurent particulièrement attractifs et dynamiques, ce constat ne saurait s'appliquer (loin s'en faut) à l'ensemble de villes d'Europe centrale et occidentale. En France même, les sobriquets ne manquent pas pour pointer la déchéance et le déclin de certains centres-villes historiques (centre-ville mort, ville musée, centre-ville dortoir, ...). Ils consacrent aux yeux de l'opinion l'échec de certaines municipalités à mobiliser pleinement les atouts de leur cœur ancien. Devant ce phénomène, il convient dès lors d'apporter un éclairage sur les épreuves secouant les centres-villes historiques. Au-delà de leurs forces précédemment exposées, quelles dynamiques et tendances traversent ces espaces ? Et pourquoi certains d'entre eux accusent et accumulent aujourd'hui les difficultés ? Répondre à ces interrogations pose le premier pas pour esquisser des politiques de régénération urbaines viables à destination des cœurs anciens.



FIGURE 1.9 – Rues désertes, attractivité en berne, vacance commerciale, population stagnante voire moins nombreuse au fil des années : comment expliquer le déclin de certains centres-villes historiques ? Centre-ville de Hollabrunn, ville de Basse-Autriche de 11.700 habitants à proximité de Vienne.

Qu'il soit permis de débiter cette analyse par l'évidence suivante : tout les centres-villes historiques ne jouissent pas de la même situation géographique ni du même contexte socio-économique. La proximité d'axe de communication stratégique (couloir régional, route européenne, nœud ferroviaire, ...) ou d'éléments de relief remarquable (mer, fleuve transfrontalier, lac navigable, ...) confère un appui décisif pour le dynamisme d'une ville et de son cœur ancien. L'environnement politico-urbain dans lequel baigne la municipalité concernée (synergie locale, proximité d'une métropole, présence d'industries et infrastructures stratégiques, ...) joue de même son rôle dans sa prospérité et sa vitalité. Toutes les villes ne disposent donc pas des mêmes ressources ni des mêmes atouts pour gérer et faire vivre leur centre-ville historique. Pour autant cette première explication ne demeure pas entièrement convaincante. Des zones prospères et dynamiques comportent des cœurs anciens en difficulté. Et dans le même temps, des communes aux moyens fort modestes présentent des centres historiques remarquablement vivants et actifs (*cf figure 1.10*). Pour en saisir pleinement la raison, il est nécessaire de se pencher sur l'évolution des cœurs anciens durant les soixante dernières années. Cette période bouscule sensiblement l'équilibre et le fonctionnement de ces espaces centraux.



FIGURE 1.10 – Centre ancien de Freistadt, 7.700 habitants, en Haute-Autriche. Situé à proximité de la frontière austro-tchèque, Freistadt est l'une des rares municipalités rurale autrichienne à avoir su maintenir un cœur historique vivant. Et ce malgré son isolement relatif dans le paysage économique national.

La période de reconstruction consécutive à la Deuxième Guerre Mondiale a fortement érodé la domination jusqu'ici incontestée des centres-villes sur le système urbain. Les fréquentes destructions subies par ces espaces durant le conflit ont provisoirement terni l'attrait matériel dont ils bénéficiaient auprès des habitants. Dans de nombreuses villes d'Europe, les cœurs anciens amorcent une période de convalescence durant laquelle ces quartiers pansent leur plaies (requalification du bâti endommagé, résorption de l'insalubrité, reconstruction des réseaux, ...). Ce repli relatif des centres-villes historiques intervient au moment où deux phénomènes corolaires transforment sensiblement la physionomie des villes : l'étalement urbain et la motorisation rapide des ménages.

Le miracle économique des Trente Glorieuses - conjugué à un exode rural massif - génère effectivement une hausse rapide de la population et des activités urbaines. Les villes s'étoffent de nouvelles zones économiques (centres commerciaux, quartiers d'affaires, ...) et de nouveaux quartiers d'habitats (cités, zones pavillonnaires, ...), lesquels repoussent toujours plus les limites de l'espace urbanisé. Cet étalement des villes provoque l'apparition de centralités alternatives en leur sein. Les centres-villes historiques convalescents voient leur domination de l'espace urbain disputée par ces nouveaux venus attirant toujours plus de résidents et d'entreprises. L'irruption de centres commerciaux en périphérie des villes met ainsi à mal monopole traditionnel des activités de négoce situés dans les cœurs anciens (marchés pluriséculaires, commerce traditionnel de détail, galeries marchandes, ...). Les nouveaux modèles résidentiels (barres d'immeubles puis pavillons individuels) proposent au citadin des standards de vie supérieurs au parc vieillissant des centres historiques. Faute d'un parc pleinement adapté aux besoins d'une population désormais exigeante (logements trop exigus, pas assez pratiques, dénués de commodités, ...), les cœurs urbains perdent des habitants au profit de leur périphérie. Ce phénomène a pu favoriser l'implantation de populations aux revenus modestes (étudiants, retraités, chômeurs, travailleurs précaires, travailleurs immigrés, ...) n'ayant d'autres options que le centre ancien pour se loger. La perte d'habitants (ou d'habitants suffisamment fortunés) - combinée à la pression des grandes surfaces périphériques - entraîne dès lors dans ces conditions une hausse de la vacance commerciale. Les décennies consécutives à 1945 s'annoncent de fait peu fastes pour les centres-villes historiques. Ces espaces sortis meurtris du conflit peinent à remplir leur rôle central face à l'expansion tout azimut de leur ville.



FIGURE 1.11 – Place Plummereau à Tours en 1967 : les centres-villes subissent au sortir de 1945 le double assaut de la dégradation matérielle et de l'invasion automobile.

Outre leur effacement relatif dans le tissu urbain, les centres-villes historiques subissent à partir des Trente Glorieuses l'assaut massif de la voiture individuelle. L'après-guerre voit effectivement la démocratisation de ce moyen de transport au sein de classes moyennes et populaires. Face à l'explosion du trafic automobile, les pouvoirs publics entreprennent d'ouvrir dans sa globalité la ville à la voiture. Et les cœurs anciens ne seraient échapper à cette tendance. Malgré leurs contraintes physiques évidentes (réseau de rues sinueux et tortueux, bâti vulnérable et compact, ...), les pouvoirs publics s'obstinent pourtant à ouvrir les quartiers anciens à la voiture. De nombreux acteurs du monde économique et politique louent le lien supposé entre la densité des infrastructures routières et la prospérité des activités commerciales. Cette politique volontariste bouleverse toutefois les usages et le cadre socio-économique propre à ces derniers. La conversion de l'espace public en voies de circulation - ou espace de stationnement - menace ainsi les fonctions traditionnelles des centres historiques : lieu de rencontre, séjour, négoce, flânerie, ... De par son autonomie et sa souplesse d'emploi, la voiture individuelle offre en outre la possibilité aux citoyens de rallier des destinations diverses et lointaines, minuant et érodant potentiellement la zone de chalandise des activités logeant dans les quartiers centraux historiques. Au sein de ses derniers, la pollution générée par les milliers de véhicules souille et menace les façades d'immeubles pluriséculaires. Cette gêne nouvelle représente une menace sur la santé comme sur le cadre de vie des riverains. Qu'il soit permis enfin de questionner l'aptitude du bitume à porter l'identité et la mémoire des cœurs anciens en sus des pavés d'antan. Qu'elle que soit la position de chacun sur la question, l'ouverture massive des cœurs anciens à la circulation a indéniablement confronté ces espaces à un changement de paradigme. Changement dont les répercussions n'ont pas fini d'agiter le présent comme le devenir des centres-villes historiques.



FIGURE 1.12 – L'automobile occupe toujours une place importante dans l'espace public des cœurs anciens. Le Ring viennois de nos jours.

### 1.3.2 Régénération urbaine dans les cœurs urbains anciens : quel angle d'attaque pour le présent PFE ?

Les centres-villes historiques portent aujourd'hui pleinement l'héritage des bouleversements apparus durant les Trente Glorieuses. Ils doivent composer avec un système urbain éclaté, fait de centralités multiples. Ils doivent de même porter l'adaptation face à la pénétration durable et soutenue de la voiture individuelle dans l'espace urbain. Tout l'enjeu de la régénération urbaine consiste à jouer les atouts des centres-villes historiques en tenant compte des contraintes et problématiques fortes que connaissent ces espaces. Amorcer une politique de régénération urbaine dans ces espaces s'annonce de fait comme une opération sensible et ardue pour les parties prenantes. Toucher au cœur urbain de la ville, c'est composer avec l'âme et l'identité de celle-ci. Et risquer de mécontenter fortement les habitants si les mesures entreprises leur semblent défigurer l'identité locale. Dans ce cas précis, les stratégies de régénération s'attaquent en outre à un espace sensible et fortement protégé : tout n'est pas permis, ni possible techniquement aux abords d'édifices pluriséculaires. Si tout n'est pas permis, on n'en attend pas moins des politiques entreprises des résultats concrets, dans la mesure où les centres historiques demeurent la part prestigieuse et centrale de la cité. Face à la multiplicité des enjeux présents, les politiques de régénération urbaine - comme annoncé dans l'introduction - ne peuvent prétendre ignorer aucune des facettes propres à la ville : l'économie, le volet social, la mobilité, la gestion du patrimoine, des réseaux, ... De longues années d'études ne suffiraient pas pour traiter l'ensemble de ces sujets. Temps dont le présent PFE demeure (malheureusement) dépourvu. L'exposition des problématiques liées aux cœurs anciens pousse ici l'auteur à procéder à une deuxième dégradation des objectifs initialement portés par le document. Ne pouvant traiter les stratégies de régénération dans leur globalité, l'attention se concentre sur la question centrale de la mobilité. Les prochaines sections apporteront les justifications propres à cette décision.



FIGURE 1.13 – La régénération s'appuie sur tous les volets propres à la ville. Le choix consiste à porter ici l'analyse sur les questions de mobilité.

## 1.4 Mobilité dans les cœurs anciens : centralité des piétons

### 1.4.1 Mobilité et centres-villes historiques : l'indissociable association

Favoriser la question de la mobilité - dans le cadre de la régénération urbaine appliquée aux centres-villes historiques - peut paraître surprenant de prime abord. La nombreuse littérature existant sur le sujet focalise souvent son attention sur les enjeux sociaux (qualité de l'habitat, pauvreté, ...), architecturaux (rénovation du bâti historique, requalification des espaces publics, ...) et économiques (vacance commerciale, installation d'entreprises, ...), reléguant la problématique des transports à un second plan. Dans bien des cas, des tournures creuses et vagues ("il faudra favoriser les circulations douces", "le transport public est important", ...) contentent la curiosité du lecteur sur les questions de mobilité. Ces dernières apparaissent ainsi plus sous l'angle du supplétif de projet ("les nouvelles réalisations seront couvertes par le transport public") que comme un levier décisif et global, utile à la régénération urbaine. Si l'on se réfère à cette optique, il convient d'abord de relever le quartier économiquement et socialement. La question du transport des biens et des personnes vient alors (éventuellement) dans un second temps.

Le présent document s'oppose humblement mais catégoriquement à cette vision des choses. Il souhaite au contraire proclamer toute l'importance des enjeux liés à la mobilité dans les politiques de régénération urbaine en centre-ville historique. Les caractéristiques de ces espaces sont intrinsèquement liées aux déplacements des particuliers. Dans la mesure où les cœurs anciens représentent la partie rêvée vive et exemplaire de la cité, leur accessibilité (intérieure comme extérieure) requiert un haut niveau de performance. Or celui-ci demeure tributaire des différentes infrastructures et moyens de transports irriguant la ville. Ce sont ces derniers qui conditionnent la connexion du centre-ville historique avec les autres pans de l'agglomération. Et c'est bien la qualité de cette connexion qui permet aux anciens quartiers centraux d'affirmer (ou non) leur préséance stratégique sur les autres ensembles de la ville. D'une manière générale, le lecteur a pu déceler derrière les symboles et les tendances portés par les centres-villes historiques l'ombre des enjeux liés aux questions de mobilité. A la place des traditionnelles analyses socio-économiques, pourquoi ne pas synthétiser l'étalement urbain comme la réorientation des déplacements urbains au bénéfice des périphéries et au détriment des quartiers centraux anciens ? Pourquoi ne pas assimiler l'irruption de la voiture dans les cœurs anciens comme la simple révolution des parts modales alors en vigueur dans ces espaces ? Le lecteur l'aura compris, le transport des biens et des personnes conditionne et articule de nombreux paramètres dans les centres-villes historiques. Il mérite donc une réflexion à part entière. Réhausser l'importance des enjeux liés à la mobilité ne permet pas pour autant de négliger les autres volets de la régénération urbaine. Mais qu'il soit autorisé de focaliser ici l'attention - le temps d'un projet étudiant - sur la question centrale du déplacement dans les centres-villes historiques.

Cette ambition amène la troisième et dernière dégradation des objectifs initialement projetés par le PFE. Etant donné l'étendu des enjeux liés à la mobilité (infrastructures, gestion des flux, différents moyens de transport, ...), il paraît impossible de traiter le domaine dans toute son étendue. Le discours sera donc restreint à la seule (mais non moins importante) mobilité piétonne. Esquisser et clarifier le lien entre les déplacements pédestres et la régénération urbaine, ainsi s'annonce la finalité définitive du présent document.

### 1.4.2 Les déplacements et les espaces pédestres, premier enjeu de mobilité dans les centres-villes historiques

La marche représente le mode de déplacement le plus ancien et le plus universel à disposition de l'homme. Aussi n'y prête-t-on pas toujours beaucoup attention ! Il convient d'introduire ici quelques faits sur ce moyen de transport singulier. La marche à pied demeure le vecteur de mobilité le plus discret sur l'espace public, en termes d'infrastructures comme d'emprunte sonore. Dans la ville contemporaine marquée par le sceau du réseau routier, ce ne semble guère surprenant. Les piétons déambulent sur des corridors de quelques mètres de large en moyenne. Une exigüité relative sans commune mesure avec la largeur des chaussées dédiées aux automobiles, lesquelles s'étendent aisément sur une - voire plusieurs dizaines de mètres. Dans le même registre de comparaison, les infrastructures dévolues aux passants (passerelles aériennes, passages souterrains, ...) sont de moindre envergure que celles ordonnant les réseaux routiers et ferroviaires (viaducs, échangeurs, tunnels, ...). Concernant la vitesse, un piéton demeure en mesure d'effectuer entre quatre et cinq km par heure dans un milieu urbain dense. Ce chiffre demeure en deçà des performances affichées comparativement par l'automobile (19 km/h à Paris, 35 km/h à Vienne en moyenne par circulation fluide). Le piéton est outre plus sévèrement contraint dans son itinéraire par l'existence d'obstacles notoires (voie express, zones de travaux, ...). Il demeure enfin l'utilisateur le plus vulnérable : toute collision d'un passant avec un autre mode de transport (vélo, voiture, tramway, bus, ...) peut entraîner potentiellement la blessure physique voir la mort du sinistré. Malgré ses limites techniques, la marche à pied se hisse sur le podium des moyens de transports les plus usités en ville. Elle culmine ainsi en deuxième position d'attribution des parts modales des villes françaises, derrière la voiture mais devant le transport public. Concernant les grandes métropoles (Lille, Toulouse, Lyon, ...), les chiffres dépassent les 30% en moyenne (contre respectivement 55% pour la voiture et 12/13% pour les TC). Dans le cas des agglomérations dites moyennes (Limoges, Brest, ...), les taux de voyages à pied atteignent environ 23% de part modale, contre respectivement 68% pour la voiture et 5% pour les transports en commun. A noter enfin que les piétons ne sont pas absents des communes rurales, ou près de 20% des déplacements sont effectués à pied. En raison du caractère actif de la marche, les trois-quarts des distances parcourues par ce biais couvrent toutefois des distances inférieures à 1 kilomètre en ville. Au-delà de 5 kilomètres, la marche à pied compte pour partie négligeable dans la répartition modale des différents vecteurs de transport.



FIGURE 1.14 – Répartition des différents modes de transport sur le Ring viennois. Les corridors dévolus aux piétons occupent les versant extérieurs de la chaussée centrale.

L'usage de la marche paraît - à la vue des valeurs exposées - indissociable de l'espace urbain. Avec des chiffres en constante augmentation, elle s'affiche comme une pratique bien ancrée chez les citadins. A partir de cela, comment établir et justifier le lien particulier qui unirait ce mode de transport avec les centres-villes historiques ? Quels arguments et éléments intronisent de manière indubitable les déplacements pédestres comme le premier enjeu de mobilité sur les cœurs anciens ? Pour répondre à cette question, il faut se pencher (une fois de plus) sur les caractéristiques inhérentes à ces espaces.

Comme indiqué précédemment, les centres-villes historiques constituent l'exemple quasi unique d'espace urbain antérieur au vingtième siècle. Dans la mesure où les nouvelles constructions contemporaines répondent (en théorie) aux besoins et aux enjeux présents, il est permis de supposer que les édifices pluriséculaires satisfaisaient le contexte socio-économique de leur époque. Si les aspirations liées à ce dernier n'ont pas fondamentalement changé avec le temps (construction de logements, d'édifices administratifs, de lieux économiques, ...), il demeure en revanche un paramètre actuel crucial totalement inconnu des Anciens. La ville, avant la révolution industrielle, ignore la motorisation dans les déplacements quotidiens. Dit de manière triviale, la ville médiévale ou d'Ancien Régime méconnaît la voiture individuelle et toute forme d'équipement ferroviaire. Les rues sont dimensionnées par et pour l'usage exclusif du piéton. Si quelques chevaux, fiacres et carrosses servent les intérêts des plus fortunés, la ville d'avant 1914 demeure massivement pédestre. Certes, l'introduction de tramways à partir de 1855 - et de métros en 1863 - concurrence peu à peu la marche à pied dans l'espace urbain. Il faudra attendre toutefois l'extrême fin du 19<sup>ème</sup> pour voir ces technologies atteindre leur maturité. Soit à peine 15 ans avant la fin de ce qui a été défini précédemment comme la limite historique des cœurs anciens. Du reste enfin, les rails de tramway naissants ne remettent pas en question la domination physique du piéton sur l'espace public.

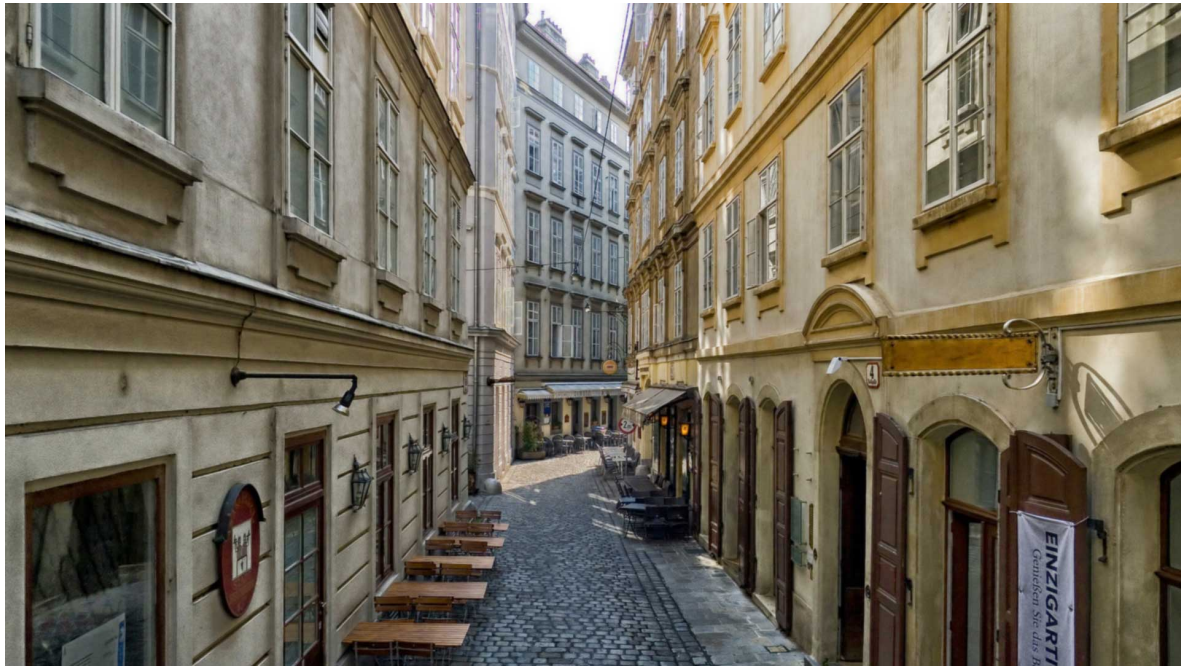


FIGURE 1.15 – Une ruelle dans le centre-historique viennois. Difficile d’imaginer d’autres usagers que des piétons arpenter ce lieu...

Les centres-villes historiques demeurent donc l’un des rares pan de la ville conçu initialement pour l’usage (quasi) exclusif du piéton. C’est en gardant pleinement à l’esprit cette singularité que l’on peut mesurer pleinement les effets de l’ouverture massive des cœurs anciens à la voiture. Nonobstant ses répercussions sociaux-économiques exposées précédemment, l’arrivée de l’automobile provoque un bouleversement des réseaux alors en vigueur. La reconversion de l’espace piéton au bénéfice de la voiture réduit la surface allouée à la marche sans pour autant satisfaire pleinement la mobilité routière. De par leur physionomie dense et compacte, les centres-villes historiques n’ont tout simplement pas assez de place pour accompagner la motorisation des populations urbaines. Malgré tout le zèle des pouvoirs publics pour convertir places, cours intérieures et allées pluriséculaires à la licence de l’automobile, les cœurs anciens demeurent souvent embouteillés, engorgés et congestionnés. En définitive, la situation peut se résumer comme suit. D’un côté la mobilité pédestre - mode de déplacement intrinsèque aux quartiers centraux - voit sa position ébranlée dans l’espace public. De l’autre sa reconversion envisagée par le biais de l’automobile demeure imparfaite et incomplète. L’alternative à la marche potentiellement portée par le transport public obtient pour sa part des résultats longtemps mitigés : les réseaux de tramways issus des années 1890-1900 sont massivement démantelés pour faire place nette à la voiture, tandis que les autobus peinent à saisir l’adhésion du public... Si l’on se risque à schématiser un ensemble urbain, les infrastructures de transport en représenteraient possiblement le socle, lequel permet la juste et efficace communication des éléments au sein leur système. La victoire inachevée et partielle de l’automobile dans les centres-villes historiques a privé ces espaces d’un socle éprouvé et efficace. De ce déséquilibre provient à sans nul doute une partie des difficultés essayées encore de nos jours par les cœurs anciens européens.

### 1.4.3 Hypothèse de recherche : le piétonnisation des centres-villes historiques, un processus bénéfique aux activités commerciales

Au regard des éléments énoncés antérieurement, l'arrivée massive de la voiture dans les cœurs anciens représente une perturbation pour leurs fonctions et fonctionnements propres. Perturbation n'étant toujours pas pleinement assimilée par ces derniers. Dans ces conditions, il ne paraît pas aberrant d'insister sur l'assertion suivante : la mobilité pédestre demeure le mode de transport le plus adapté aux enjeux relatifs aux centres-villes historiques. S'acquitter des objectifs liés à la régénération urbaine, ce serait donc rétablir - au moins partiellement - la primauté physique du piéton dans l'espace public central et ancien. Cette volonté de reconsidérer sa place trouve par ailleurs écho dans un certain nombre de villes européennes. Des politiques plus ou moins radicales se donnent pour ambition d'ouvrir pour la marche à pied de nouveaux corridors pédestres. L'ampleur des réalisations opérées comporte à minima la requalification des espaces et artères les plus symboliques (Graben, Stephansplatz à Vienne ; la place Châteauneuf à Tours, ... ) des cœurs anciens. Ces actions sont-elles pour autant vraiment probantes ? Comment s'assurer de manière convenable de l'efficacité et de la pertinence des politiques de piétonnisation dans une optique de revitalisation des centres-villes historiques ? Pour trancher la question, l'idée demeure ici de se saisir d'un thème régulièrement épinglé dans les études d'experts, le débat public et *enfin* dans le présent document. Ce choix se porte ici sur le devenir des établissements commerciaux. Le commerce offre en effet un indicateur parlant - et familier du grand public - pour répondre de la pertinence des politiques de (re)piétonnisation dans les cœurs anciens. Il demeure de même un des enjeux les plus mobilisés des politiques et des pouvoirs publics dans leur approche sur ces espaces. Démontrer que la santé des enseignes est corolaire d'une bonne accessibilité pédestre, c'est donner au piéton un argument de poids pour reconquérir le cœur des villes, dans un contexte où les enjeux économiques semblent guider l'orientation de nos sociétés contemporaines.

HYPOTHESE DE RECHERCHE : Le retour au piéton de l'espace public des centres-villes historiques constitue une dynamique favorable aux activités commerciales locales.



FIGURE 1.16 – Dans de nombreuses villes, les autorités procèdent à la (re)piétonnisation des rues de centre-ville historique. Le but du présent document demeure de prouver par le calcul la pertinence de ces opérations. Ici Kärntner Straße à Vienne.

Pour répondre à cette hypothèse, l'objectif demeure de calculer - pour un centre historique donné - le chiffre d'affaire annuel des commerces locaux avant et après la phase de piétonisation des rues. Il s'agit d'une estimation nécessairement imparfaite. Cependant, celle-ci lègue en bout de course des valeurs faciles d'exploitation et d'interprétation, à savoir une comparaison entre deux sommes monétaires. Le but consiste naturellement à obtenir un montant plus élevé dans le cadre de la deuxième configuration. Avant d'entrer dans le détail de la modélisation, il appartient de clore ce premier chapitre sur une brève présentation du processus de calcul envisagé.

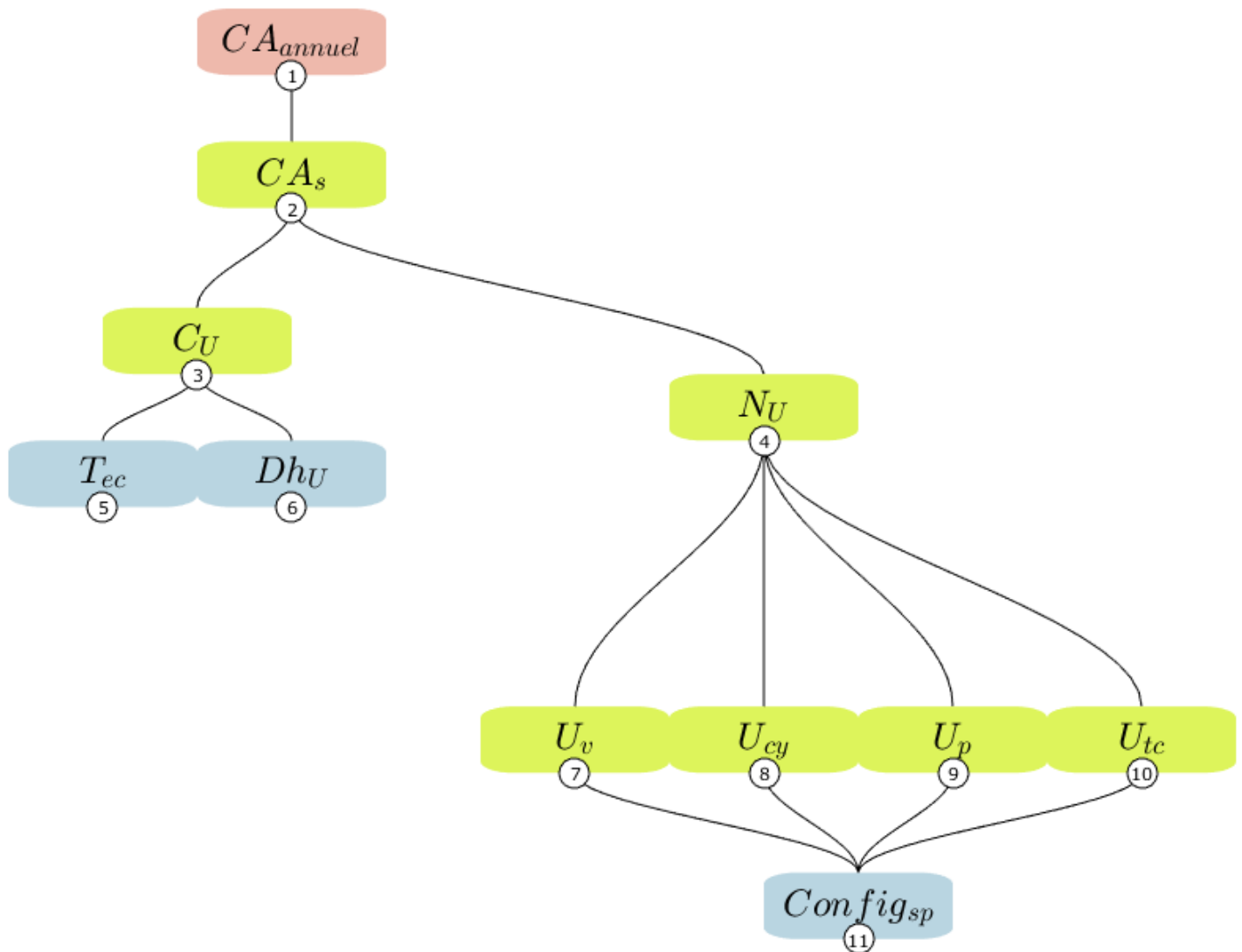


FIGURE 1.17 – Système logique simplifié agencé pour déterminer le chiffre d'affaire annuel des commerces du centre-ville historique.

*No parking, no business!* Affirmer le contraire d'un adage singulièrement répété durant les cinquante dernières années peut paraître ambitieux, voire hors de portée! Comment de surcroît déterminer le chiffre d'affaire annuel ( $CA_{annuel}$  dans le système logique) d'un système urbain complexe à l'instar d'un cœur ancien? L'affaire semble ardue. Aussi convient-il de simplifier la situation. Le chiffre d'affaire annuel total des commerces en présence est la somme des cinquante-deux chiffres d'affaires hebdomadaires ( $CA_S$ ). Lesquels dépendent à leur tour de deux facteurs : la consommation hebdomadaire du client ( $C_U$ ) et le nombre de clients potentiels desservant le centre-ville historique ( $N_U$ ). Les clients sont répartis en quatre catégories, liés à leur moyen de locomotion : les automobilistes ( $U_v$ ), les piétons ( $U_p$ ), les cyclistes ( $U_{cy}$ ) et les usagers des transports publics ( $U_{tc}$ ). La somme de ces quatre groupes fournit le nombre de clients potentiels ( $N_U$ ). Chaque groupe se livre à des dépenses commerciales hebdomadaires propres ( $Dh_U$ ), intrinsèques au mode de transport employé. Elles découlent principalement de la fréquence et du temps de visite consacré par semaine. Ces dépenses sont en outre conditionnées par le type d'établissement visité ( $T_{ec}$  : supérette, hypermarché, ...). On pose enfin le postulat que le type de clients potentiels demeure tributaire de la configuration de l'espace public ( $Config_{sp}$ ). Dit autrement, la physionomie de réseau de transport local (abondance des rues avant la piétonisation, espace majoritairement pédestre après la piétonisation) influe sur la propension des particuliers à utiliser un moyen de locomotion donné pour rallier le centre ancien. C'est cette modélisation des flux probables - pour chacun des deux cas de figure - qui constituera sans nul doute le gros du temps de travail. D'autres variables sont susceptibles de venir se greffer dans l'équation, afin d'accroître la précision du système logique. Le lecteur sera au fait de tout cela en daignant reporter son attention au chapitre suivant.

## Chapitre 2

# Validité de l'hypothèse de recherche à travers le calcul et la modélisation

---

La suite au second semestre.

## Chapitre 3

# Liens utiles et bibliographie

---

Voici une petite liste d'url intéressantes à l'élaboration de ce projet :

- [Un outil comparatif des parts modales à travers plusieurs dizaines de villes européennes.](#)
- [Un site très pertinent sur l'histoire du transport public](#)

## Bibliographie

- Les cahiers de l'Anah : redynamiser les quartiers anciens de centre-ville – numéro de juillet 2016
- Les stratégies urbaines de densification et de reconquête des centres villes : comparaison France/Canada – PFE de l'ancienne étudiante Sophie Juarez
- Avis du Comité des régions sur le rôle de la régénération urbaine pour l'avenir du développement urbain en Europe
- Centres-villes historiques : patrimoine, innovation et cohésion sociale – séminaire international de Dubrovnik en novembre 2015
- Repères européens : le commerce facteur de régénération urbaine – compte-rendu de séance du 16 décembre 2010
- Les grands équipements au service de la régénération urbaine : l'exemple de la métropole Nantes-Saint-Nazaire – Aude Chassériau, CESTAN, Université de Nantes
- Régénération urbaine des villes méditerranéennes – Xavier Casanovas, RehabiMed
- Stratégies, expériences et projets de régénération urbaine et culturelle à Birmingham – University of Birmingham
- La revitalisation des cœurs de ville : la nouvelle approche de l'espace public dans les projets urbains – Clara Bottiglione, HAL archives-ouvertes
- Les centres-villes : modèles, luttes et pratiques – Sylvie Tissot, CAIRN
- La régénération urbaine au regard des principes du développement durable – Michael Hebbert – University of Manchester
- De la marche comme mode à la marche intermodale - Mathieu Rabaud – Cyprien Richer - Cerema Nord Picardie
- Quelques points de repère sur la pratique de la marche - Régis de Solere - Certu
- Mobilité et villes moyennes - état des lieux et perspectives - Certu
- Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés
- Commerces et zones à priorité piétonne - Certu
- Verkehrsplanung und Mobilität - A. Gühnemann, M. Meschik, F. Aschauer, J. Stark, W. Unbehaun, W.J. Berger

---

École Polytechnique de l'Université de Tours  
64 Avenue Jean Portalis, 37200 Tours, France  
<http://www.polytech.univ-tours.fr>

CITERES

*UMR 7324  
Cités, Territoires,  
Environnement et  
Sociétés*

*Equipe IPA-PE  
Ingénierie du Projet  
d'Aménagement,  
Paysage,  
Environnement*



35 allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37205 TOURS cedex 3

**Directeur de recherche :**  
**Verdelli Laura**

**Durdevic Jan**  
**Projet de Fin d'Etudes**  
**DA5**  
**2017-2018**

## **Stratégies de régénération urbaine dans les centres-villes historiques : les lucratives perspectives offertes par le piéton**

### **Résumé :**

La régénération urbaine compile un ensemble de savoir-faire destinés à gommer le déclin de quartiers en difficulté. Les centres-villes historiques, du fait de leur singularité au sein du système urbain, apparaissent à cet égard comme un objet d'étude de choix en la matière. Face au déclin (relatif) de ces espaces confrontés à l'étalement de la ville et à la pénétration de l'automobile, le PFE questionne la pertinence de la mobilité piétonne comme facteur de dynamisme pour ces espaces. Le raisonnement déployé tient en particulier à démontrer la corrélation entre la mobilité piétonne et la vitalité du commerce en cœur ancien. Il utilise à cette fin les méthodes de modélisation vues aux cours de l'option RESEAU.

**Mots Clés : régénération urbaine, centres-villes historiques, mobilité, enjeux urbains contemporains, piéton, commerce urbain, modélisation, histoire de la ville**