

# La marche à pied en ville

# San Sebastián Donostia (ES)

*Le développement des déplacements à pied est parfois un véritable objectif que se fixent certains responsables d'autorités locales dans leur quête de villes moins polluantes, moins bruyantes, plus économes en espace et en énergie. Avec le développement des déplacements à vélo et en transports publics, c'est certainement l'un des moyens les plus efficaces pour tendre vers des villes où il fait bon vivre, volonté partagée par une proportion croissante de nos concitoyens. Si la marche à pied est généralement considérée comme un mode de déplacement "récréatif" (promenades, loisirs, tourisme, etc.) et à la portée du plus grand nombre, parvenir à lui conférer le statut de véritable mode de déplacement dans la ville (pensée et développée depuis des années pour être au service de la voiture) n'est pas simple. Elle demande volonté politique, courage, force de conviction et opiniâtreté pour les responsables d'autorités locales, intérêt, compétence et sens du dialogue pour les techniciens, patience et raison pour les piétons. A San Sebastián Donostia, ces « ingrédients » ont pu être réunis. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on tirer et quelles perspectives peut-on dégager à la lumière de cette expérience ?*

## ASPECTS GENERAUX

La ville de San Sebastián (Donostia en langue basque), capitale de la province basque du Guipúzcoa, sur l'Urumea et le golfe de Gascogne, est en fait l'une des villes les plus « modernes » d'Espagne. En effet, totalement détruite en 1813 par un incendie lié à l'occupation napoléonienne, elle fut reconstruite en respectant un schéma d'urbanisme en damiers.

Station balnéaire célèbre pour la beauté de ses sites (tant naturels qu'architecturaux). Elle devint l'emblème d'un certain tourisme de luxe depuis qu'elle fut la station des rois d'Espagne.

Avec plus de deux cents hectares d'espaces verts, trois plages et à proximité de grandes voies de communication (large réseau autoroutier, connexion ferroviaire internationale avec le TGV français, un aéroport propre et quatre autres aéroports dans un rayon de 100 km), le tourisme est l'un des secteurs économiques les plus importants.

Sa population est composée de 171 540 habitants.



## POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

Dans la dernière décennie, la ville de San Sebastián a connu la mise en place d'une série de mesures visant à lutter contre l'utilisation massive de la voiture. C'est en 1988 qu'elle a commencé la rédaction de son "*Plan General de ordenación urbana*" (plan de déplacements urbains), qui fut définitivement approuvé en 1995. Il mettait l'accent sur la promotion des modes de déplacements alternatifs et pour la première fois, considérait la marche à pied et le vélo comme des modes de déplacements à part entière.

Partant de ce principe, il estimait que ces deux modes devaient avoir leur propre réseau de voies et d'intersections au même titre que le réseau routier destiné aux véhicules motorisés.

De 1990 à 1991, la municipalité a élaboré plusieurs plans de circulation et de transport qui visaient à introduire des modifications substantielles dans les quartiers centraux de la ville : Centre, Gros et Amara.

Objectifs communs de ces différents plans :

- la protection des résidents avec une préférence pour la construction de parkings souterrains,
- le développement et promotion des transports publics et des modes de déplacement non-motorisés,
- la diminution des coûts généraux liés au transport,
- la nouvelle conception des aménagements liés au transport, et principalement du réseau routier, de façon à ce que sa fonction soit clairement perçue par l'utilisateur,
- l'amélioration de la sécurité routière, particulièrement pour les plus exposés : piétons et cyclistes,
- la diminution des nuisances liées au transport : pollutions de l'air, sonore et visuelle,
- la hiérarchisation et transformation des flux routiers afin que ceux-ci évitent les centres de résidence et d'activité,
- l'amélioration, grâce à une gestion adéquate, des capacités du réseau routier et des parkings.

Les améliorations induites par ces plans ont introduit un virement dans l'opinion publique qui, après avoir été très critique, a finalement appuyé ces changements et réclamé leur extension.

C'est sur cette base qu'en 1999, un «Pacte civique sur la mobilité » a été rédigé, où les différentes composantes de la ville ont établi les critères pour garantir la mobilité urbaine et la qualité de vie. Ce pacte donne la priorité « aux moyens de transports les plus respectueux de l'environnement (en particulier la marche à pied, le vélo et les transports publics) ».

Quelques années plus tard, la Ville de San Sebastián Donostia adoptait un plan visant à favoriser exclusivement la marche à pied : "*Donostia marche, les pas d'une stratégie. Projets et propositions pour le piéton à San Sebastián*".

## EXPERIENCE DE SAN SEBASTIÁN DONASTIA (ES)

### Planification

Entre 1993 et 1994, des modifications du schéma routier ont été réalisées visant à lancer le processus de piétonisation. La mise en route des travaux a été réalisée progressivement pour permettre la réalisation des différents ouvrages de réaménagement des intersections et pouvoir ensuite effectuer les transformations par tranches.

Ce fut la phase la plus difficile étant donnée la forte contestation d'une partie de l'opinion publique, de certains groupes politiques et des commerçants. Les gênes occasionnées par les changements en matière de circulation auxquels s'ajoutaient les travaux qui affectaient la mobilité les justifiaient en partie.

Le premier axe piétonnier de la ville est créé entre 1994 et 1995 (avec un léger soutien financier européen à travers le programme LIFE). L'idée était de créer un réseau piétonnier de communication entre les différents quartiers de la ville et non, comme c'est souvent le cas, de transformer en secteur piétonnier les zones à forte activité commerciale.



Le premier axe piétonnier créé entre 1994 et 1995



Du nord au sud, cet axe d'environ 1,2 km, traverse la plus grande partie du centre. Il relie la vieille ville à la gare et aux quartiers résidentiels situés au sud et à l'est. Outre sa fonction piétonne, il permet également la circulation en vélo (à vitesse réduite) et le chargement/déchargement des marchandises aux premières heures de la journée. La nuit, le stationnement des résidents est autorisé.

Durant la période 1995-1999, les améliorations des espaces dévolus aux piétons se sont poursuivies avec notamment la piétonisation d'une partie du quartier « Gros » favorisant les liaisons entre le centre urbain et la façade maritime (environ 2 km et 2,2 ha d'axes piétonniers). Cette opération, appelée

« *Cœur de Gros* » a été menée conjointement avec le ré-aménagement de toute la façade maritime par l'augmentation de la surface de la plage et la construction d'une « promenade » le long de celle-ci. La construction d'un palais des congrès et d'un auditorium a fini de transformer l'aspect et la qualité de vie de cette zone. Le stationnement a également été limité dans tout le quartier (autorisation pour les résidents et système favorisant une rotation rapide des autres véhicules).

De 1998 à 1999, la superficie dédiée aux piétons a fortement augmenté entre le port et l'embouchure du fleuve (9,5 ha de superficie piétonne). Cela a introduit de profonds changements dans une zone à la fois large et emblématique qui va du fleuve Urumea, traverse le « Boulevard », la zone de la « Casa consistorial » et une partie du port de plaisance. D'autres quartiers, moins centraux et emblématiques, ont également bénéficié durant cette période de piétonisation d'une partie de leur superficie.



Le « Boulevard »

### Aménagements et mesures

En une décennie, on est passé de 3 km de rues piétonnes à 5,5 km, la superficie dévolue aux piétons (comprenant les rues piétonnes et les zones semi-piétonnes) est passée de 20 000 m<sup>2</sup> à près de 100 000 m<sup>2</sup>. Il faut ajouter à cela la création de parkings souterrains et la mise en place de 500 places de parking réservées aux seuls résidents.



En fait, plutôt que de piétonner en exclusivité, l'amélioration des conditions de déplacement à pied par rapport aux autres modes de déplacement a été la véritable priorité, avec divers aménagements et mesures :

- élargissement des trottoirs et déplacement du mobilier urbain gênant,
- création d'îlots refuges dans les intersections,
- création « d'oreilles » (prolongations du trottoir dans les carrefours pour réduire la surface à traverser et empêcher le stationnement illégal),
- passages piétons surélevés qui laissent les piétons sur le même niveau mais obligent les voitures à ralentir,
- trottoirs continus (c'est la route qui traverse un trottoir et non l'inverse, le territoire appartient donc prioritairement au piéton),
- zones d'accès réservé par des plots automatisés qui s'enfoncent dans le sol,
- système de signalisation réservé au piéton (panneaux d'information, flèches de direction, etc.).

Le coût de ces aménagements et mesures est difficile à évaluer car il dépend notamment de celui des infrastructures en sous-sol, des matériaux employés, etc. La piétonisation d'un secteur peut donc varier de 90 à 300 Euros le m<sup>2</sup>.

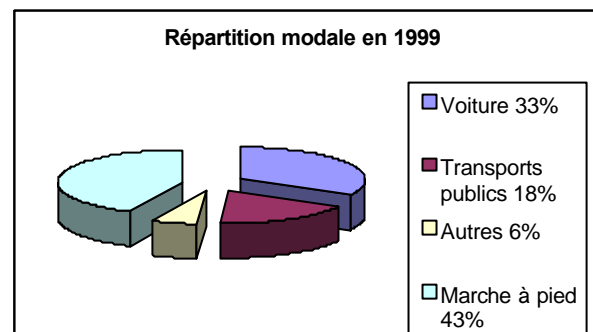
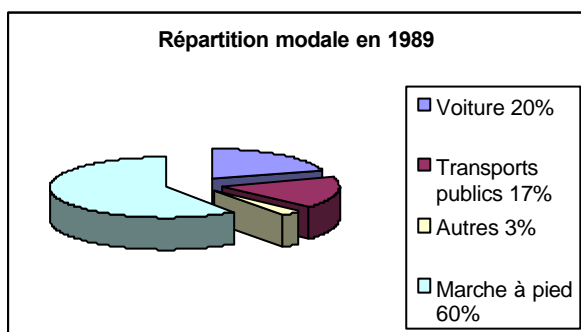
Les différentes études menées sur la circulation et les transports ont coûté quant à elles de 24 000 à 42 000 Euros.

## Communication et sensibilisation

Suite aux problèmes rencontrés lors de la réalisation de la première phase, plusieurs campagnes d'information à destination des citoyens ont été lancées et de nombreuses réunions ont également été organisées dans les secteurs les plus affectés par les travaux. La municipalité de San Sebastián Donostia semble avoir gagné son pari à ce niveau étant donné que la population soutient actuellement sa politique et réclame même son extension.

# EVALUATION ET PERSPECTIVES

Il est encore trop tôt pour mesurer l'impact de ces mesures sur la part modale des déplacements. La seule certitude, c'est que s'il n'y avait pas eu de modifications dans la politique de déplacement, le nombre de déplacements à pied aurait continué à baisser comme cela a été le cas dans toutes les villes européennes de taille comparable. A San Sebastián Donostia, on est passé de 60 à 43% de part modale pour la marche à pied entre 1989 et 1999. Il était donc urgent de réagir pour tenter de mettre fin à cette baisse.



Poursuivant sa politique, la municipalité vient de lancer (2003) un plan pour les trois années à venir par lequel, elle entend poursuivre :

- le développement du réseau piéton et le système d'espaces piétons de quartier,
- l'élargissement des trottoirs et leur ré-aménagement,
- la sécurisation des carrefours,
- la création de zones réservées et de zones 30 km/h,
- l'amélioration de la signalisation destinée aux piétons,
- la suppression de tous les obstacles aux passages des personnes à mobilité réduite.

Des études sont également menées pour mesurer la viabilité de la création d'ascenseurs et/ou d'escaliers mécaniques afin de réduire l'effet dissuasif de la topographie dans certains quartiers.

## POUR ALLER PLUS LOIN

### Ayuntamiento de San Sebastián Donostia

Josu BENAITO - Técnico de transportes de la Dirección de Movilidad

Urdaneta 13 3

E-20003 San Sebastián Donostia, Guipuzcoa

Tél. : +34 943 48 13 54

E-mail : [josu\\_benaito@donostia.org](mailto:josu_benaito@donostia.org)

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de San Sebastián Donostia et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME, DR Franche-Comté).

