



Tribune rédigée par



## RÉMY JOSSEAUME

Avocat, responsable de la  
commission droit routier au barreau  
de Paris

La piétonnisation des centres-villes est vécue par certains comme un espace de liberté et de tranquillité mais s'apparente pour d'autres à une mesure restrictive de circulation sinon d'exclusion.

C'est bien le caractère souvent irrévocable et non adaptable de la mesure qui la rend contestable. Fermer l'accès au centre-ville ou en rendre l'accès plus difficile n'est finalement rien d'autre qu'une forme d'expression de repli sur soi-même. La piétonnisation des centres-villes constitue assurément, et aussi paradoxalement que cela puisse paraître, un facteur contemporain de paupérisation de la vie en centre-ville.

L'inaccessibilité du centre névralgique de la ville concourt au développement de nouvelles formes de consommation par le recours parfois excessif au commerce à distance qui s'apparente à une forme de consommation sans contrainte. Confrontées à la désertification de leurs commerces, de plus en plus de villes revoient

## CONTRE

leurs politiques de mobilité afin de permettre aux chateaux de réinvestir les commerces de centres-villes pour lutter plus ou moins efficacement contre les centres commerciaux en périphérie des villes. Le commerce local ne peut évidemment survivre que des seuls riverains et se passer d'une clientèle plus large.

Il n'est pas question pour autant de promouvoir le recours systématique aux véhicules motorisés mais davantage d'adapter et de diversifier les modalités de déplacement. Sans nul doute des zones urbaines ne méritent pas de se voir infliger

« Fermer l'accès au centre-ville ou en rendre l'accès plus difficile n'est finalement rien d'autre qu'une forme d'expression de repli sur soi-même. »

une circulation continue de véhicules polluants mais bien plus de bénéficier d'un partage effectif de la route laissant place à toutes les formes de déplacement.

Une politique locale qui se veut être pertinente et intelligible nécessite de l'adaptabilité et de la modération et ne pas se résumer à l'expression de mesures dogmatiques par l'exclusion opposant les uns aux autres selon leur mode de déplacement.

Le partage de la route, encensé et encouragé par nos décideurs publics, s'exprime aujourd'hui non par une volonté de cohabitation apaisée des usagers de la voie publique mais par des choix d'exclusion contrainte de certains d'entre eux au profit des autres.

Le citoyen a besoin de flexibilité. Il ressent, à tort ou à raison, les mesures de fermeture, d'interdiction, ou restrictives de circulation comme des mesures autoritaires, souvent sans concertation, subies comme une forme de discrimination nouvelle.

En d'autres termes, le décideur local doit pouvoir adapter et alterner les choix de déplacements urbains et s'écarter de toute forme de décision qui s'apparenterait à un choix définitif et exclusif.

### L'ESSENTIEL EN 3 POINTS

- 1 La piétonnisation des centres-villes peut être un facteur de paupérisation.
- 2 Les petits commerces ne peuvent pas dépendre seulement des riverains..
- 3 Il faut une politique de mobilité plus flexible.