

COHABITER DANS L'ESPACE PUBLIC, UNE APPROCHE DURABLE

Cette note technique est inspirée de la fiche 12 du Vademecum pour un urbanisme durable dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes publié par l'AUDAP. D'actualité sur ce territoire, elle a servi de support à la conférence de présentation de cet ouvrage pédagogique.

La version présente est enrichie, complétée d'exemples hors du territoire et renvoie à d'autres contenus.

50 ans d'aménagement de l'espace public pour l'automobile

L'automobile a pris une place considérable dans nos habitudes de vie : dans les agglomérations bayonnaise et paloise, plus de sept déplacements sur dix sont réalisés en voiture. Parallèlement, l'espace public a été adapté aux besoins de l'automobile durant les 50 dernières années : les rues sont devenues des routes, les places des giratoires.

Les espaces dévolus aux modes plus lents ont progressivement été rognés pour élargir les chaussées et rendre possible l'écoulement de trafics plus importants. La pratique de la marche, celle du vélo et l'utilisation des transports en commun ont eu tendance à régresser : les piétons et cyclistes n'y trouvent plus un niveau de sécurité suffisant, les transports en commun ne réussissent pas à être aussi efficaces que la voiture. Dans de nombreux endroits, seule la voiture a dorénavant le droit de régner et les pratiques statiques (le jeu, l'échange...) ont complètement disparu.

Comment redonner place à ces pratiques participant du lien social ?

Dans ce but, deux approches s'opposent : l'une qui attribue un espace à chacun, l'autre qui fait cohabiter les usages et les usagers.

« L'historique » : attribuer un espace spécifique à chacun

Une première approche veut que l'on aille à rebours des décennies passées : réduire les emprises occupées par l'automobile pour reconquérir des espaces que l'on attribuera spécifiquement aux modes alternatifs. Des trottoirs, des bandes et pistes cyclables, des couloirs bus, des aires piétonnes, sont aménagés. De cette manière, on isole les modes alternatifs à l'automobile pour assurer leur sécurité.

Chaque mode est confiné dans un tuyau, on envisage l'utilisateur comme un fluide.

L'isolement est d'apparence sécurisante mais peut vite devenir dangereux :

- lorsque les espaces protégés se croisent (traversées piétonnes, fin d'un aménagement cyclable...) ou,
- quand un usager sort de son tuyau de façon inopinée et que les autres n'ont pas envisagé cette éventualité dans leur façon d'agir (un enfant descend du trottoir pour rattraper son ballon ...).

Pour réduire à la fois les risques, les conflits et « l'invasion » des espaces protégés par des usagers non autorisés, un arsenal sécuritaire est souvent mis en place : potelets, barrières, feux, passages surélevés... Mais ces aménagements portent atteinte à la qualité de l'espace public, voire en complexifie la lecture (trop d'informations, parfois contradictoires...).

Enfin, l'espace public n'étant pas extensible, cette manière d'aménager ne peut satisfaire tout le monde. Les usages statiques et les modes lents sont généralement les perdants : absence de bancs, de jeux, trottoirs étroits. De même, rien n'est prévu pour les modes de transports urbains émergents : trottinette, rollers, Segway...

« L'alternative » : faire cohabiter les modes de transport

Cette seconde approche renverse les principes de la première. Les usagers de l'espace public ne sont plus isolés en fonction de leur pratique ou de leur mode de transport mais sont mis en situation de cohabiter.

Pour que la cohabitation fonctionne, il faut que les usagers soient attentifs à l'environnement qui les entoure. Cette vigilance ne peut pas être obtenue par des aménagements plaçant les individus dans des tubes, générant des vitesses élevées. Il faut au contraire rechercher la perte de leurs repères habituels de circulation et abaisser les vitesses de déplacement.

On limite donc au maximum les emprises réservées mais aussi toutes les règles de priorité qui assurent à certains un passage sans qu'ils aient besoin de vérifier qu'ils agissent en toute sécurité. On réduit également la signalétique pour mettre en valeur les spécificités du lieu. A chaque instant et en chaque lieu, l'utilisateur doit s'interroger sur ses droits, sur sa manière d'agir, ce qu'il ne peut faire qu'en circulant à vitesse modérée.

Ces doutes l'amènent à communiquer avec les autres usagers du lieu. Un regard, un signe de la main suffisent pour signifier qu'ils se sont vus. De cette manière, les usagers négocient le droit de passer en premier.

Les règles sociales remplacent donc les dispositifs techniques. Certains résumant ces principes par une expression forte de sens : les espaces de cohabitation sont un « chaos productif ». Le conflit ne va pas être évité mais au contraire recherché. Il est l'élément de régulation : l'insécurité perçue est génératrice de sécurité vécue (je doute donc je fais attention) à l'inverse de la sécurité perçue qui mène à de l'insécurité vécue (je me sens protégé donc je relâche mon attention et ose prendre des risques).

Pour créer ce chaos, il est souvent nécessaire de travailler les lieux en les rendant moins routiers. On peut imaginer des aménagements plans, sans niveau et des revêtements tels que des dalles, des pavés plats ou de l'asphalte clair pour que la chaussée se fonde dans le reste de l'espace. On peut aussi jouer avec le mobilier urbain, en remplaçant, par exemple, les potelets anti-stationnement par des bancs ou des jets d'eau. Ils auront la même finalité, mais permettront d'autres usages et présenteront des qualités esthétiques plus intéressantes. Le point principal de cette démarche est de mettre en avant les atouts du lieu sans les cacher par des aménagements routiers.

COPRÉSENCE

VS COHABITATION

LA COPRÉSENCE est l'utilisation simultanée d'un espace par différents usagers. Au sein de celui-ci, des sous espaces peuvent être aménagés.

LA COHABITATION est une modalité de la coprésence où l'espace n'est pas dissocié en sous espaces. Les usagers, quels que soient leur activité ou leur mode de déplacement utilisent le même espace.



Une place à Ashford dans le Kent (Angleterre)
Crédit photo : Jan Spencer

Des circulations apaisées en milieu urbain

Les espaces de cohabitation ont de multiples avantages. En imposant des circulations plus lentes, le champ de vision est plus large, les risques encourus en cas de choc sont plus faibles. Les temps de parcours pour les automobilistes ne sont pas nécessairement plus importants, les phases d'arrêt étant réduites. Ainsi l'apaisement généralisé des vitesses est propice à la réappropriation de l'espace public par les usages statiques : la rencontre, la détente, les commerces... tout simplement la vie sociale.

Où créer ces espaces de cohabitation ?

Des exemples montrent qu'en ce domaine, il n'y a pas de limite à l'imagination. A l'étranger, des voies de transit supportant quotidiennement plusieurs milliers de véhicules ont été aménagées de la sorte. C'est plus généralement sur des petits carrefours ou des places que ce type d'aménagement est réalisé.

Certains lieux présentent d'ores et déjà les caractéristiques d'espaces de cohabitation sans en avoir les attributs réglementaires.

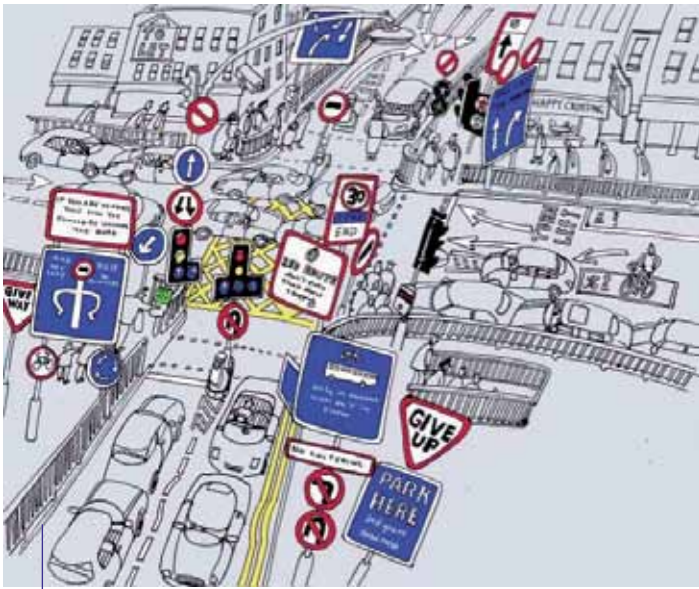
Dans de nombreuses rues, les habitudes veulent que l'on circule au pas et que l'on accorde la priorité aux cyclistes et piétons. Dans ces lieux, les aménagements nécessaires seront limités.

Mais dans une démarche de développement durable visant à promouvoir les modes alternatifs à l'automobile, la création d'espaces de cohabitation peut être une bonne option pour reconquérir des espaces monopolisés par l'automobile. Tous les lieux où l'on souhaite voir se développer les pratiques piétonnes et cyclistes sans interdire la circulation automobile peuvent être envisagés comme des espaces de cohabitation. Les lieux de correspondance, les débouchés d'aires piétonnes sont d'excellents sites pour s'engager dans de tels aménagement.

La zone de rencontre, la face réglementaire des espaces de cohabitation

Depuis juillet 2008, le Code de la route a introduit le principe de prudence vis-à-vis des usagers les plus vulnérables. Cette notion a ouvert la voie à la création du concept de «zone de rencontre » inspiré par de ce qui existe déjà dans de nombreux autres pays, nordiques et germaniques, mais aussi latins, tels que l'Espagne.

[...]



Trop d'indication nuit à la lisibilité de l'espace
Crédit image : Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston



Chacun est responsable et vigilant
Crédit image : Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston

[...]

Dans la diversité des zones de circulation en milieu urbain, la zone de rencontre se place entre les aires piétonnes et les zones 30. La circulation est ouverte à tous les modes, mais limitée à 20 km/h. La priorité revient au plus vulnérable: le piéton est prioritaire sur le cycliste, qui est lui-même prioritaire sur les modes motorisés. Seuls échappent à la règle les tramways et autres modes à guidage permanent qui ne relèvent pas du Code de la route et sont prioritaires sur tous les autres. C'est ensuite la priorité à droite qui s'applique.

Il revient au maire, exerçant le pouvoir de police, de créer par deux arrêtés cette nouvelle disposition : le premier délimite la zone de rencontre, le second constate la cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse et la présence des signalisations réglementaires.

Mais un dispositif à faire évoluer

Pourtant, la zone de rencontre n'est encore qu'une solution intermédiaire que des collectivités audacieuses devront faire évoluer pour permettre d'atteindre le niveau d'aménagement de nos voisins européens et appliquer pleinement les principes des espaces partagés.

La zone de rencontre attribue en effet de manière aveugle la priorité aux piétons, les considérant comme vulnérables et ne les plaçant pas dans une position d'égal à égal avec les autres usagers. Enfin, la rue aménagée en zone de rencontre ne reste envisagée que comme un espace de circulation n'affirmant pas la multitude des autres usages que l'ont peut en faire.

Le Code de la rue, pour un engagement de tous

Afin d'améliorer la coprésence dans l'espace public et aller vers de la cohabitation, certains territoires se sont lancés dans la rédaction de documents intitulés Code de la rue. Ils

sont souvent envisagés comme un rappel des règles du Code de la route et un éclairage sur les nouvelles dispositions qui donnent une attention plus grande aux usagers vulnérables. Lorient, Le Mans, Tours, Bergerac, Bordeaux... ont rédigé de tels documents.

Lorient, Le Mans, Tours, Bergerac, Bordeaux... ont rédigé de tels documents. Rennes a été au delà en définissant une charte (...).

Rennes a été au delà en définissant une charte où collectivités et usagers de la voirie (associations représentatives, transporteurs, compagnie de taxis...) s'engagent sur des principes de respect et de prudence en vue d'améliorer la sécurité des circulations.



ZONE DE RENCONTRE

Extrait de l'article R 110-2 du Code de la route

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.
Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.
La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.
Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



Un espace partagé selon le Code de la rue rennais
Crédit image : Ville de Rennes



Place du bourg à Irissarry, un exemple local d'espace partagé
Crédit photo : Audap_Creative Commons -BY-NC-ND

POUR EN SAVOIR PLUS

CERTU, « 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 », Paris, 2008.

Rue de l'avenir (CH), « Zones de rencontre : trois ans d'expérience, quel bilan ? », 2005, 8 p.

La CeMathèque (BE), « Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre », 2006, 40 p.

F.Ascher, M. Appel-Muller, « La rue est à nous...tous ! », Au diable Vauvert, 2007.

Rue de l'avenir (CH), « La rue dans le code de la route », 2010, 28 p.

[Référencement des zones de rencontre en Suisse]
<http://zonederencontre.ch>

[Référencement des opérations menées en France et proposant de la documentation]
www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

ESPELETTE : UN BOURG APAISÉ

1197 habitants

Aujourd'hui, à Espelette, les piétons marchent au milieu de la rue et les voitures circulent au pas. En arriver là, est le fruit d'un travail méthodique visant à limiter la place de la voiture et à encourager la fréquentation du bourg.

Gérer le trafic

Construit le long de l'axe reliant Saint-Jean-de-Luz à Saint-Jean-Pied-de-Port, le village d'Espelette a longtemps été traversé par des trafics importants. Près de 12 000 véhicules, dont de nombreux camions, passaient chaque jour dans le bourg. Le dimanche, ce chiffre dépassait même le cap de 16 000. Petit à petit, le bourg perdait de son attrait, on ne s'y arrêta plus, le fréquenter à pied devenait dangereux, les logements n'étaient plus occupés.

Pour autant, la commune n'abandonna pas son bourg à la loi du trafic. Elle œuvra pour inciter à sa fréquentation. Un marché des produits locaux fut créé et le château des Barons d'Espelette rénové. Elle fit également la promotion de son village en créant un office de tourisme et en accompagnant la mise en place d'une AOC pour les piments d'Espelette. Enfin, elle incita le Conseil général, gestionnaire de la voie traversant le village, à trouver des solutions à ces trafics.

En 2000, le Conseil général créa une voie de contournement qui permit de faire sortir une partie du trafic du bourg. Une occasion pour le village d'entamer un projet de réaménagement pour remettre en valeur les qualités de son bourg.

Mettre en valeur le bourg et donner une place aux piétons

Accompagnée du CAUE 64, d'un architecte, d'un paysagiste et d'un économiste, la commune a construit un projet répondant à plusieurs objectifs :

- Donner la priorité aux piétons dans le bourg et faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite,
- Ouvrir l'espace public aux commerces,
- Maintenir l'aspect « village » en s'inspirant de l'ancienne configuration du bourg à l'aide de photos anciennes.



Donner une place aux piétons pour maintenir l'aspect «Village»- Espelette
Crédit photo : Audap_Creative Commons -BY-NC-ND

L'aménagement limite les références routières. L'ensemble est de plain-pied, traité en béton lavé incrusté de cailloux. Ainsi, l'entrée dans la zone de cohabitation est renforcée par un bruit de roulement différent. Trottoirs et chaussée ne sont matérialisés que par des effets visuels. Des lignes de longs pavés plats délimitent les espaces où les voitures peuvent circuler. La signalisation est réduite au minimum, de manière à laisser les usagers interroger le lieu et apprécier ses qualités.

Des résultats encourageants

La cohabitation fonctionne bien, la vitesse des véhicules s'est réduite. Le bourg a retrouvé son animation avec la réhabilitation et la remise en location de plusieurs logements et l'ouverture d'une dizaine de commerces, qui pour la plupart profitent de l'espace public pour exposer leurs produits. Il est aujourd'hui très fréquenté. Seule ombre au tableau, le stationnement sauvage qui demeure important le soir et le week-end, malgré les multiples opérations d'information, plusieurs parkings de proximité et un mobilier urbain censé l'empêcher.

DANS LE DÉTAIL :

La traversée du bourg se fait sous le régime des zones 30.

Coût : 2,37 millions d'euros

Commune : 61%

CG64 : 21%

État : 16 %

Région : 2%

BAGNÈRES-DE-BIGORRE : UNE ZONE DE RENCONTRE

8 700 habitants

La commune de Bagnères-de-Bigorre a profité des nouvelles dispositions du Code de la route pour mettre en place, dès 2009, une zone de rencontre autour des halles du bourg.

Quatre objectifs à atteindre

Cet aménagement est venu comme une évidence pour répondre à des objectifs, incompatibles avec du tout voiture ou du tout piéton. En effet, la commune se fixait pour but de :

- améliorer la qualité de vie dans le centre ville,
- mettre en valeur un patrimoine bâti riche de façon à accompagner les opérations des particuliers,
- préserver les potentialités de restauration de l'habitat du centre-ville (vacance importante),
- préserver les conditions de vie des nombreux petits commerces de proximité.

Une mise en place progressive

Aujourd'hui seuls 30 % des aménagements ont été réalisés. Néanmoins, pour une question de lisibilité, la zone de rencontre concerne déjà l'ensemble des rues étroites du centre-ville, comprise entre les boulevards, les thermes et la médiathèque.

Les rues ont été mises en plain-pied, recouvertes de deux types de matériaux (enrobé au centre, béton désactivé sur les rives) afin de marquer la zone de roulement et préserver un espace devant les commerces et logements. L'éclairage a été placé en suspension de façon à réduire le mobilier urbain sur la chaussée. Enfin, des arbres ont été plantés pour apporter une touche végétale.

Des retours très positifs

La commune trouve toute satisfaction à cet aménagement qui est très apprécié. Elle a néanmoins été contrainte de placer du mobilier urbain à certains endroits et de renforcer la présence policière pour limiter le stationnement sauvage.

Côté vitesses, même si elles restent en moyenne supérieures au 20 km/h réglementaires, elles ont été largement apaisées.



La zone de rencontre autour des halles- Bagnères de Bigorre
Crédit photo : Ville de Bagnères-de-Bigorre

BIENNE (CH), LA PLACE CENTRALE EN ZONE DE RENCONTRE

50 300 habitants

La Suisse développe depuis plusieurs années déjà les zones de rencontre. Souvent réservées à de petites rues, en secteurs très résidentiel ou à des rues de centre-ville commerçant, l'exemple de Bienne a permis dès 2002 de tester le concept sur un espace beaucoup plus ample.

La Zentralplatz, le pôle d'échange de la commune

12 000 véhicules, 6 000 vélos et plusieurs milliers de piétons passent chaque jour sur cette place, mais aussi et surtout 1 200 bus, soit plus de un par minute.

12 000 véhicules, 6 000 vélos (...) passent chaque jour sur cette place, mais aussi (...) 1 200 bus (...).

Le carrefour était très complexe : de nombreux îlots directionnels, voies, croisements, passages piétons.

Le nouvel aménagement est beaucoup plus simple : un espace plan, légèrement surélevé par rapport aux autres rues pour bien marquer l'entrée sur la place, différentes teintes de revêtement délimitant les espaces de circulation des véhicules qui ont été, avec le temps, renforcés d'alignements d'arbres en pots.

Les résultats sont plus que satisfaisants. Les véhicules circulent à vitesse très modérée.

85 % des véhicules circulent à une vitesse inférieure à 24 km/h, ce qui est honorable pour une section limitée à 20 km/h.

Aussi, le nombre d'accidents a très largement diminué et la place et les bâtiments ont été remis en valeur.

La zone de rencontre autour des halles-Bienne
Crédit photo : <http://www.panoramio.com>



La zone de rencontre autour des halles-Bienne
Crédit photo : Certu



La zone de rencontre autour des halles-Bienne
Crédit photo : Certu



KÖNIZ (CH) : UNE TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION EN ZONE 30

38 300 habitants

La localité de Köniz se situe à l'entrée Sud-Ouest de Berne, la capitale fédérale. Le bourg est traversé quotidiennement par 18 000 véhicules et les bus s'y succèdent jusqu'à toutes les quatre minutes en heures de pointe. Son aménagement a été réalisé entre 2001 et 2005.

Un bourg longtemps déprécié par le trafic

Il y a peu encore, le bourg subissait le trafic qui le traverse. L'arrivée d'un second supermarché, face au premier a néanmoins permis de faire évoluer les choses : le nombre de piétons traversant la chaussée pour se rendre d'un centre commercial à l'autre avait tellement augmenté que les difficultés de circulation se faisaient sentir plus encore. La commune a saisi l'occasion de disponibilités foncières (renouvellement urbain sur des hangars municipaux) pour gérer les problèmes de circulation de manière globale.

Une traversée entièrement revisitée

La traversée de Köniz était ressentie comme une multitude de feux qui parsemaient les carrefours. Ils ont été supprimés et remplacés par de petits giratoires. Seuls les feux situés aux deux entrées de la ville ont été conservés : ils permettent de gérer le flux de véhicules entrant dans le bourg afin d'y limiter la congestion et de donner la priorité aux transports en commun.

La chaussée a été mise à niveau. Chaussées et trottoirs sont de plain-pied. Les espaces sont délimités par des différences de matériaux (enrobé sombre sur la chaussée et dalle claire sur les trottoirs). Au centre de la chaussée, la bande médiane polyvalente permet de se prépositionner pour tourner à gauche.

Plutôt que renforcer les aménagements au niveau des traversés piétonnes, le choix s'est au contraire porté sur la suppression de tous les passages piétons. Les piétons

peuvent traverser où bon leur semble, en s'insérant dans le trafic automobile. La bande médiane polyvalente leur permet de traverser en deux temps. Avantageux pour les piétons, mais aussi pour les automobilistes qui ne sont plus obligés de s'arrêter pour laisser passer les cohortes de piétons qui se concentraient au niveau des passages protégés.

Tout ceci a été rendu possible grâce à l'abaissement à 30 km de la vitesse réglementaire dans la traversée du bourg.

Des résultats scrutés à la loupe

Les aménagements ont été faits de manière progressive. Chaque étape a fait l'objet d'analyses précises : enquêtes d'opinion, comptages et même enregistrements vidéo servant à évaluer les comportements des usagers. Les résultats ont servi à affiner les aménagements et permettent aujourd'hui d'apprécier les résultats obtenus.

Loin de constater leur confort diminuer, les automobilistes ont vu passer leur temps moyen de traversée de la localité de 6 à 4 minutes.

Les usagers des transports en commun sont plus nombreux, comme les piétons et les cyclistes dont le nombre a plus que doublé. Les personnes âgées sont les premières satisfaites de la suppression des passages piétons : elles n'ont plus à faire de détours même si elles attendent un peu plus qu'avant pour pouvoir traverser.

Le bourg en a également tiré profit en redevenant un espace apprécié par les habitants. Le dynamisme commercial a été marqué, de nouveaux commerces ont ouvert.

La pollution atmosphérique a diminué de 20 à 25 % par la réduction des phases d'arrêt complet des véhicules qui nécessitent de relancer les moteurs. Aujourd'hui les véhicules ne font, dans la plupart des cas, que décélérer.

Un projet rendu possible par le droit à l'expérimentation

Le Canton de Berne qui gère le type de voie permet aux communes de tester des modalités d'aménagements plus audacieuses que les normes si elles démontrent le bien fondé de la démarche.



*La zone de rencontre autour des halles-Köniz
Crédit photo : Rue de l'Avenir*



*La zone de rencontre autour des halles-Köniz
Crédit photo : Google street view*

DRACHTEN (NL) : L'EXPÉRIENCE DU « DÉSAMÉNAGEMENT »

44 700 habitants

« Il n'y a pas de problème, nous sommes le problème ». Il est inutile de chercher à multiplier les aménagements, ce qu'il faut, c'est faire changer les comportements. Telle est en quelque sorte la philosophie adoptée en matière d'aménagements routiers par les partisans des Shared spaces (espaces partagés en français).

Ces principes ont été soutenus par un programme financé par l'Union européenne et sont expérimentés dans huit régions d'Europe.

Le chaos productif, une solution face au trop plein d'aménagements

Le changement de comportement est obtenu en cassant les repères traditionnels des usagers de l'espace public. Les circulations ne sont pas gérées par les classiques ralentisseurs, potelets, délimitateurs de chaussées ni par les panneaux d'interdiction ou d'obligation mais par le lieu en lui-même. La lecture de l'environnement et le doute qui en découle sont les éléments de régulation du trafic.

Feux, stop et cédez-le-passage sont eux également laissés de côté, tout comme les limites de vitesse ou la priorisation d'un mode par rapport à d'autres. Seules la circulation et la priorité à droite ont cours.

Ainsi, on impose aux usagers d'être attentifs et de négocier un droit de passage. L'apparent chaos est en réalité productif.

Aménager pour l'Homme plutôt que pour la voiture

Suivre la philosophie du Shared space c'est suivre un nouveau paradigme de l'espace public et des circulations. On inverse complètement la façon de les envisager en s'intéressant plus aux Hommes qui vont l'utiliser qu'aux véhicules qui vont l'emprunter.

Drachten, un des exemples les plus aboutis

La commune de Drachten a réaménagé nombre de carrefours en suivant la philosophie des Shared space.

Sur celui de De Drift - Kaden-Torenstraat se croisent près de 17 000 véhicules par jours et quelque 2 000 cyclistes ainsi que des dizaines de bus et de nombreux piétons. L'ancien carrefour à feux a laissé place à un aménagement on ne peut plus simple où quatre arbres cadrent le carrefour et les circulations.

Le carrefour de Laweiplein est traversé par plus de 22 000 véhicules par jour et de très nombreux cyclistes et piétons. Les feux ont été remplacés par un giratoire. Les contours de celui-ci sont assez lâches, mais le carrefour est cadré par des jets d'eau affleurant au sol. Ils augmentent leur puissance lorsque des détecteurs perçoivent la présence d'un véhicule afin d'attirer l'attention. Ils créent également une limite perméable pour les cyclistes qui peuvent passer à travers pour couper le carrefour.

Dans ces carrefours, les véhicules circulent à faible allure, les automobilistes sont attentifs. Les cyclistes se déplacent facilement en s'insérant en douceur dans le trafic.

Cet aménagement n'a pas fait diminuer le nombre d'accidents : il est resté stable mais leur gravité a baissé. Dorénavant les accidents sont plus matériels que corporels.

Riche de ces expériences et satisfait des résultats, la collectivité applique aujourd'hui cette philosophie à des carrefours en milieu moins urbain.



La zone de rencontre autour des halles
Crédit photo : Shared space Institute

LE SKATE PARC ET LE SUPERMARCHÉ, OU LA PREUVE QUE CELA PEUT FONCTIONNER

Au delà de la théorie, comment se convaincre que cela peut fonctionner ? Que les espaces partagés ne sont pas réservés qu'aux pays d'influence germanique et anglophone ?

Deux exemples au moins montrent qu'ici aussi, en dehors de l'espace public de circulation à proprement parler, les espaces partagés existent.

Le skate parc

Les usagers s'y croisent, s'y frôlent parfois, mais rarement s'y percutent. Il n'y a aucune règle inscrite juste des codes d'usages et surtout une attention forte aux autres utilisateurs. Pourtant, ils pratiquent des activités très différentes (du BMX pour certains, du roller pour d'autres, mais aussi du skate) et ont des niveaux très variés. En somme, comme dans la rue où coexistent bus, camions, autos, vélos, piétons...

Le centre commercial

Les clients arpentent les allées, se croisent dans tous les sens. Aucun panneau n'indique qui a la priorité. Seuls les codes d'usage font que l'on est attentif aux autres, que l'on communique du regard avec eux, que l'on ne leur force pas dessus, même si l'ont est « protégé » derrière son chariot.

Ces deux exemples montrent que nous avons tous pour principe, d'une part, de se protéger (on ne surgit pas en courant dans l'allée centrale d'un hyperpermarché) et, d'autre part, de ne pas mettre les autres en danger.

Reste qu'à bord d'une voiture, le confort de l'automobiliste a été tellement amélioré, que cette attitude instinctivement sécuritaire tend à se perdre. Les espaces partagés ont pour but de remettre en question le comportement des conducteurs.

EXEMPLES DE QUELQUES RÉALISATIONS SUISSES

source : zonederencontre.ch





Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV
Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org