

Du partage de l'espace à l'espace partagé

Faire cohabiter les usagers de la rue



A Drachten aux Pays-Bas, 20 000 véhicules, des centaines de vélos et de piétons se croisent sur plusieurs carrefours sans trottoirs, sans bandes cyclables ni feux tricolores. Tous utilisent le même espace. L'espace partagé renoue avec les fonctions de la rue : faire circuler tous les modes du plus rapide au plus lent et permettre la rencontre et l'échange. Une méthode d'aménagement aussi bien adaptable aux petites rues résidentielles qu'aux grands carrefours.

RENVERSER LES APPROCHES TRADITIONNELLES

La rue, un espace fractionné

Pour rendre la rue compatible avec les circulations rapides, les espaces spécialisés ont été multipliés : un trottoir pour les piétons, une piste cyclable pour les vélos, une voie de bus et une ou plusieurs voies de circulation pour les automobiles. Chaque espace est séparé de l'autre à l'aide d'une ligne de peinture, de rehaussements, ou de blocs de béton, coûteux et grands consommateurs d'espaces. La rue est alors fragmentée et n'a plus qu'une seule vocation : la circulation. La rencontre, l'échange sont relégués sur les voies secondaires. On rompt alors avec l'histoire de la rue, du village constitué autour d'un axe d'échange. Peu à peu, le village subit sa route et ne la vit plus.



Un espace fragmenté

Un nouveau vocabulaire

Redonner de la vie à ces espaces est possible. La philosophie de l'espace partagé vient remplacer celle du partage de l'espace. Elle renverse l'approche traditionnelle de la rue gérant les circulations comme des flux, pour les interpréter comme des relations sociales. Tous les modes cohabitent dans un même espace en veillant les uns aux autres. Les plus forts ne s'imposent pas aux plus faibles mais leur doivent de la prudence.

Le « chaos productif »

Les feux de circulation et les panneaux qui organisent les circulations pour empêcher les conflits sont remis en cause. Ici, le conflit va au contraire être recherché, il est le régulateur. Ce n'est plus la signalétique qui dicte la règle, mais l'environnement créé. On peut alors se limiter à la priorité à droite qui n'autorise le passage qu'après s'être assuré que le passage est

libre. Elle impose de ralentir et de veiller à tous les usagers. Les repères traditionnels sont cassés. Dans le doute, nous sommes plus attentifs.


Aménager une rue et non une route

Les attributs de route doivent être minimum. On souhaite faire prédominer les fonctions de rencontre, donner plus de place aux modes non motorisés. Il ne faut donc pas aménager pour la seule voiture. Panneaux, ralentisseurs sont à limiter. Parfois on se passe de trottoirs mais le Certu recommande de les conserver notamment pour permettre aux déficients visuels de se repérer plus facilement. L'enrobé peut laisser place à des revêtements moins roulants ou moins caractéristiques de la chaussée : pavage, dallage, asphalte claire... La chaussée est alors effacée et se fond dans la rue.



LA ZONE DE RENCONTRE : L'ESPACE PARTAGÉ EN FRANCE

Le Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit dans le Code de la route le principe de « zone de rencontre ». Il se place entre l'aire piétonne et la zone 30. Les principales caractéristiques sont signalées dans le tableau ci-dessous :

Zone de circulation apaisée en milieu urbain	Aire piétonne 	Zone de rencontre 	Zone 30 
Vitesse maximum	Allure du pas	20 km/h	30km/h
Usagers admis	Piétons et cyclistes + véhicules liés à la desserte suivant les règles de circulation et transports en commun	Tous	Tous
Priorité	Piétons (sauf par rapport aux transports en commun à guidage permanent)	Piétons (sauf par rapport aux transports en commun à guidage permanent)	Régime général de priorité
Lieux concernés	Lieux dédiés aux piétons où on peut réduire la circulation à quelques véhicules	Tout type d'espace où l'on souhaite donner la priorité aux piétons	Espaces où l'on souhaite trouver un meilleur équilibre entre circulation et vie locale
Signalisation	Le moins possible	Le moins possible	Le moins possible
Statut	Temporaire ou permanent	Permanent	Permanent

Où peut-on créer des zones de rencontre ?

De manière générale, là où on veut renforcer la vie locale et donner la priorité aux piétons en conservant la possibilité de circuler pour les automobiles :

- Lieu à forte présence piétonne où les piétons se comportent, ou non, comme ayant la priorité (croisement entre un grand axe piétonnier et une voie de circulation...)
- Centre ville ancien
- Lieu de correspondance
- Rue résidentielle peu perméable aux déplacements du reste de l'agglomération
- Rue trop étroite pour mettre en œuvre des trottoirs aux normes



3 cas où une zone de rencontre pourrait être aménagée

Après aménagements, les résultats attendus sont les suivants :



Art.R. 110-2-II. Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
 « zone de rencontre : 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. »

DES EXEMPLES ÉTRANGERS : PLUS D'AUDACE

A l'étranger, le concept d'espace partagé fait depuis longtemps déjà ses preuves, qu'il soit appliqué à des rues résidentielles ou des grands axes.

Les « zone résidentielle », « rue jeu », « home zone »...

Présentes en Belgique, Suisse, Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne... parfois dès les années 70. Ces rues limitent la circulation à 10 ou 20 km/h et leurs chaussées s'ouvrent au jeu et à la circulation piétonne. En général, le trafic y est très faible.



quotidiennement 12 000 véhicules, 1200 bus, 6000 vélos et plusieurs milliers de piétons a subi un complet réaménagement en zone de rencontre. Tout semble fonctionner relativement bien car la vitesse de 85 % des automobilistes (V85) est de 24 km/h un seul accident grave y a été relevé depuis 2002.



est partagée, car les automobilistes gagnent en fluidité et les piétons en liberté. Ce sont surtout les plus âgés qui applaudissent la démarche. A Köniz, 16 000 véh/j et un bus toutes les trois minutes n'ont pas empêché de faire de la rue principale un espace partagé.



La zone de rencontre

Concept très populaire en Suisse. On en retrouve dans de petites rues comme sur des grandes voies de circulation.

A Grenchen ce sont 5 000 véhicules par jour qui traversent la ville à 20 km/h sur une voie où ce sont les piétons qui sont prioritaires. Et à Bienne la grande place de la ville où se croisent

Les traversées d'agglomérations dans le canton de Berne

Les vitesses maximums sont de 50 ou 30 km/h et le piéton n'est pas prioritaire. Pour autant, ce sont des espaces partagés. On a parfois supprimé les passages piétons pour leur laisser la possibilité de traverser où bon leur semble. La satisfaction

La zone de rencontre : un pas de plus vers le Code de la rue

Contrairement à nos voisins Belges, nous n'avons en France que le Code de la route pour organiser les circulations urbaines. Cet outil est une bonne manière d'intégrer de nouveaux principes de régulation : la prudence, la co-utilisation de la rue...





Zone de rencontre : Bienne



Métamorphose de la place centrale

Le « Shared space »

C'est actuellement la forme la plus aboutie d'espace partagé. Soutenu par un programme de l'Union européenne, notamment aux Pays-Bas. Quelques principes simples sont appliqués :

- La rue parle (avec son histoire), pas la signalétique ;
- Les seules règles : rouler à droite et priorité à droite ;
- L'être humain est placé au centre de l'aménagement ;
- On crée un flou et on provoque le contact visuel entre les usagers ;
- On réduit le différentiel de vitesse entre les usagers ;
- Tous les usagers ont les mêmes droits ;
- Les déplacements sont un moyen, pas un but ;
- L'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité (« chaos productif ») ;
- La voiture n'est pas un problème, mais un élément de la solution.

A Drachten aux Pays-Bas ce sont 20 000 véh/j, des centaines de bus, vélos et piétons qui se croisent dans plusieurs carrefours où les règles et espaces ne sont que suggérés. Mis à part la circulation et la priorité à droite, il n'y a aucune autre règle de circulations.



Shared space - Drachten

« Si on traite les gens comme des ânes, ils vont se comporter comme tels. Mais si on les responsabilise, ils se comporteront en adultes »

Koop Kerkstra, responsable du projet de shared space à Drachten.

On passe d'une logique d'obligations et d'interdictions infantilisante à une logique de responsabilisation.

Des résultats encourageants

De manière générale, le bilan de ces expériences montre que ces aménagements ne sont pas plus accidentogènes que les plus classiques. Ils le sont même souvent moins et les accidents sont moins graves. Aussi, ils ont souvent permis d'augmenter le nombre de piétons et cyclistes qui se sentent plus rassurés.



Du partage de l'espace...



...à l'espace partagé

Rédaction : Fañch Ruellan
fanch.ruellan@gmail.com

Diffusion :



POUR ALLER PLUS LOIN...

- BRADFER Françoise. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre. La CeMathèque, 2006, n°118.
- CERTU. Les zones de circulation particulières en milieu urbain. Certu. Lyon, 2008, 23p.
- COMMUNE DE KONIZ. Contrôles des résultats du réaménagement du centre de Köniz. Berne, 2007, 22p.
- IBSR. Le code de la rue... la rue pour tous. Institut belge pour la sécurité routière, Bruxelles, 200X, 24p.
- RUE DE L'AVENIR. Zones de rencontre : trois ans d'expérience, quel bilan ? Rue de l'avenir. 2005, 8p.
- RUELLAN F. You'll never walk alone. Une ville en marche pour la marche en ville. 2009. 93p.

