

LA RUE POUR TOUS, POUR TOUTES LES GENERATIONS ET DE MULTIPLES USAGES.

*Anne FAURE, urbaniste
Association Rue de l'Avenir
31/12/2017*

« L'espace public est un lieu où on circule mais aussi où on séjourne » rappelle souvent Jan GEHL, urbaniste danois qui a travaillé dans le monde entier. La rue est bien plus qu'un lieu destiné au mouvement, c'est un espace de vie où certaines des activités doivent trouver leur place, quel que soit leur âge de ses usagers.

L'espace public accueille de très nombreuses fonctions qui font la richesse de la ville. En matière de circulation, ce sont, par exemple, les voitures particulières, les transports collectifs, les camions de transport de marchandises... mais aussi les marcheurs et les cyclistes qui s'y déplacent. Dans le domaine des usages plus sédentaires, on peut citer les marchés, les terrasses de café, les espaces verts, les parvis des équipements publics, les jeux de boules... et le stationnement.

Toutes ces activités sont appelées à coexister bien qu'elles soient liées à des besoins très divers et souvent contradictoires. Les usagers de l'espace public appartiennent à des catégories sociales et d'âge différentes, dont les motivations ne sont pas les mêmes. Parmi eux, les personnes à mobilité réduite ont des contraintes et des besoins particuliers qui ne sont pas toujours pris en compte. La référence des aménageurs, en effet, est la catégorie la plus répandue : usagers d'âge moyen, en bonne santé et généralement de sexe masculin.

Nos amis suisses parlent des « oubliés de la circulation » lorsqu'il s'agit des enfants et des aînés. Ces deux catégories ont des points communs. Leur donner plus de confort dans l'espace public consiste non seulement à répondre à leurs besoins mais aussi à permettre leur rencontre, parfois à mener des activités communes, et principalement à apprendre le respect mutuel.

Des travaux universitaires et des pratiques

Lors de la conférence Walk21 de Vienne en 2013, des travaux universitaires montrant le parallélisme entre les besoins de deux groupes d'âge, les jeunes et les aînés, ont été présentés. Cette convergence est particulièrement utile à établir pour montrer au donneurs d'ordres que, ensemble, ces deux catégories d'usagers représentent une partie importante de la population et qu'il est légitime d'utiliser l'argent public pour améliorer leur bien-être.

A l'université de Vienne (Autriche), des travaux ont porté sur la reconnaissance des « points noirs », leur repérage par GPS et leur cartographie. L'étude des obstacles concrets mais aussi des problèmes subjectifs a été abordée : les besoins communs des jeunes (6/14 ans) et des aînés (+ de 65), carrefours, barrières, trottoirs, bancs, rampes, ont été mis à jour.

La ville d'Essen a travaillé avec les étudiants de l'Université de Duisbourg qui ont mené des expérimentations de terrain. Les « diagnostics en marchant » ont montré l'intérêt de l'expérimentation sous forme d'aménagements temporaires et du questionnement in situ. L'importance de l'aménagement des points d'arrêt bus et du confort des échanges multimodaux a été particulièrement relevée.

A Vancouver, l'opération « Panthères Blanches » consiste à faire systématiquement participer des personnes de + de 65 ans au processus de décision sur l'aménagement urbain. Cette pratique s'appuie sur les constats de la ville : ce sont les + de 65 ans qui marchent et observent le plus. Ils ont une bonne connaissance et une expérience du vécu de leur environnement. C'est une référence pour les usagers des autres catégories d'âge.

En France, dans de nombreuses petites et moyennes communes de l'ouest, des politiques de reconquête de l'espace public au profit de tous les habitants ont vu le jour. Généralement basées sur le constat des nuisances et du danger de la vitesse des automobiles, elles consistent à contrôler le trafic et utilisent différents moyens : aménagements visant à ralentir la circulation, plans de hiérarchisation des vitesses autorisées en fonction de la vocation des voies, mise à 30 de l'ensemble de la zone agglomérée...

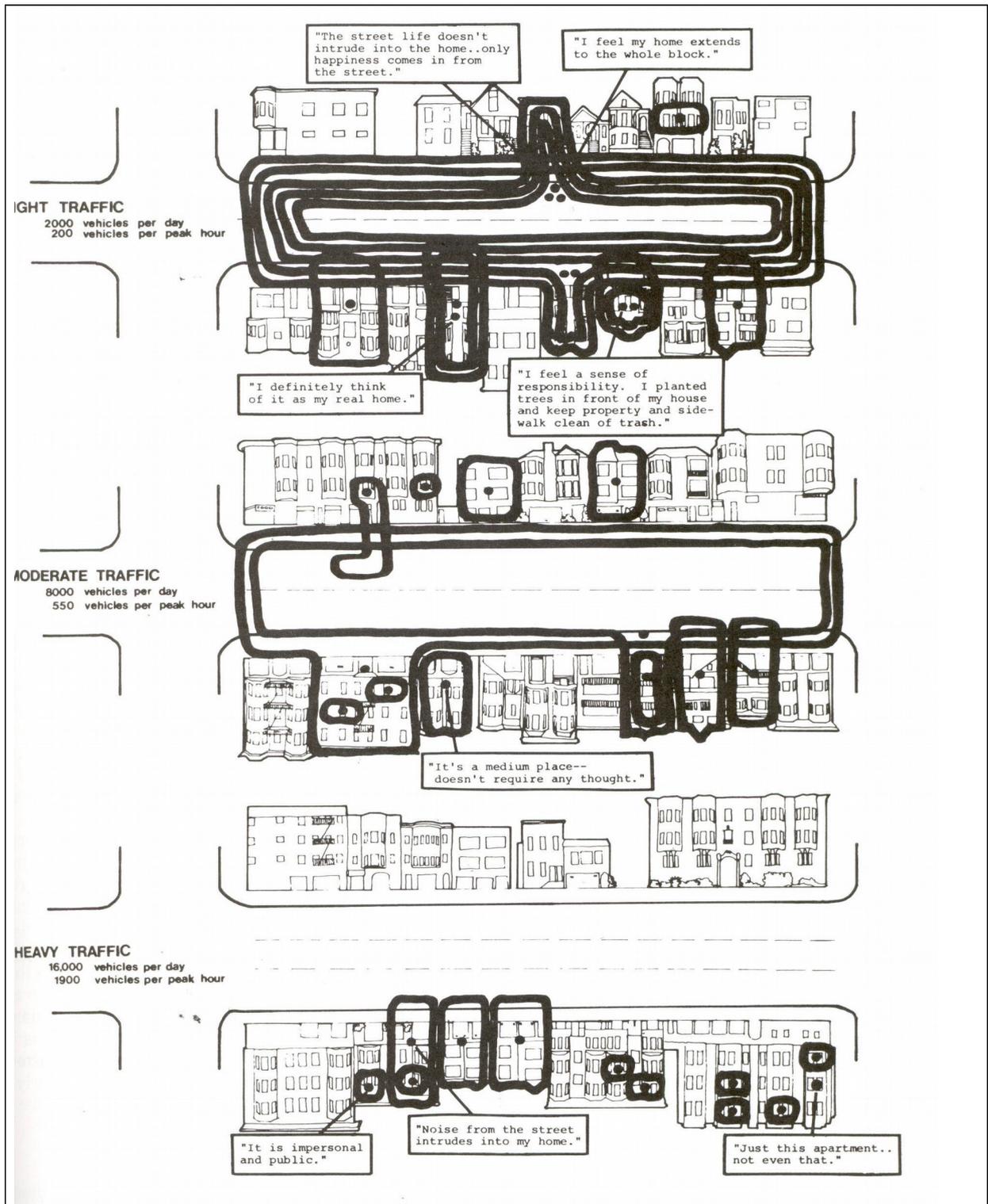
La maîtrise de la vitesse automobile au cœur du bien-être urbain

Depuis de nombreuses années, les relations entre accidentologie et vitesse automobile sont connues : les seuils de 30 km/h et 50 km/h en matière de mortalité ont été mis en valeur par de très nombreuses enquêtes et statistiques. D'autres facteurs font maintenant consensus : le bruit de la circulation et la production de particules fines, principalement dus au frottement des pneus sur le sol, augmentent avec la vitesse. Plus généralement, le sentiment subjectif d'insécurité est ressenti par la plupart des usagers lors que la circulation est rapide et mal contrôlée.

Pour ces raisons, on assiste à la multiplication des « zones 30 » depuis une vingtaine d'années. Les mesures dites « Code de la rue » de 2010 ont établi le statut de « Zones de rencontre » (vitesse limitée à 20 km/h et priorité au piéton). Plus récemment, la loi de « Transition énergétique » de 2015 a permis aux élus de choisir une vitesse inférieure à 50 km/h sur tout ou partie du territoire communal.

Première expérience à grande échelle en Europe, la métropole de Grenoble a adopté en 2015 la vitesse de 30 km/h, pour 43 communes sur les 49 que compte l'agglomération, à l'exception des artères principales qui sont limitées à 50 km/h. Les premiers résultats d'évaluation montrent que l'ensemble des vitesses pratiquées a largement diminué.

La maîtrise de la vitesse est un préalable incontournable à un meilleur accueil des usagers vulnérables. C'est le premier acte de la reconquête de l'espace public au profit des enfants et des séniors. Toutefois, il ne suffit pas de mettre des panneaux à l'entrée des voies pour que la rue soit accueillante à tous. Des aménagements et des mesures techniques peuvent être sollicités. Dans tous les cas le dialogue avec la population, l'explication des mécanismes et la coproduction d'un espace public renouvelé est nécessaire.



Une enquête réalisée à San Francisco par Don APPLEYARD et ses étudiants de Berkeley en 1980 montre, à l'aide de trois exemples de rues différemment circulées, comment le trafic pénalise l'appropriation du quartier par les habitants (« Livable streets », California Press) :

- schéma du haut : le trafic léger permet de nombreuses interactions, les trajets déclaré par les habitants sont nombreux, ils ont des amis de l'autre côté de la rue,
- au milieu : trafic moyen, beaucoup moins de relations entre les habitants du quartier,
- schéma du bas : le trafic lourd réduit les trajets des habitants du quartier qui se limitent à l'intérieur de la parcelle, il n'y a plus de traversées vers l'autre rive.

La vie de quartier

Repas de quartier, brocantes, fêtes diverses, permettent aux habitants de se rencontrer mais surtout de faire quelque chose ensemble : musique, jeux mais surtout préparation d'un évènement collectif impliquant plusieurs générations. C'est aussi l'occasion de faire l'expérience d'une autre façon de vivre la rue, sans contraintes de circulation, dans une ambiance apaisée et moins bruyante. Le bénéfice est direct mais c'est aussi une préfiguration de ce qui peut devenir un nouvel aménagement.

La fermeture de rues à titre temporaire pour le jeu des enfants est un dispositif ancien dans de nombreux pays. Il commence seulement depuis quelques années à se répandre en France. Il s'agit d'évènements ponctuels, puis de pratiques régulières qui visent au bien-être des enfants mais qui sont un vecteur de lien social et de cohésion de quartier. La concertation nécessaire à la mise en place de ces projets sollicite parents, voisins, grands-parents et enfants.

C'est à l'échelle de la rue que des liens intergénérationnels peuvent se tisser le plus facilement et surtout si l'environnement permet aux enfants comme aux séniors de se déplacer facilement et en sécurité : aide aux devoirs, heure du conte... Les choix d'aménagement de l'espace rue ont un impact important sur les rencontres entre habitants d'un quartier et en particulier entre générations.



FAIRE LA VILLE ENSEMBLE (Photo Maryvonne Dejeammes)

La rue pour tous les âges

Parmi les nombreux éléments qui favorisent la pratique conviviale de la rue, on peut faire quelques recommandations, sans prétention d'exhaustivité. Il existe une littérature technique abondante (notamment CEREMA).

La continuité des itinéraires

L'espace public urbain a été conçu en référence à l'automobile : dans les années 70, il fallait « adapter la ville à l'automobile » et nous héritons d'aménagements où le piéton a été complètement oublié. Les plus pénalisés sont les personnes en situation de handicap ou les enfants, dont le système cognitif n'est totalement formé que vers une dizaine d'années.

Il est donc nécessaire d'éviter les détours infligés aux piétons aux carrefours, de disposer de temps de feux suffisants pour les personnes à mobilité réduite, de concevoir des aménagements spontanément lisibles.

Les bancs et les assises

Indispensables aux aînés mais très utiles aux mamans qui se déplacent avec de jeunes enfants, les bancs sont un mobilier urbain qui a disparu de nos villes pour de faux motifs de sécurité. A l'inverse, il est avéré que la présence humaine dans l'espace public dissuade beaucoup de petits délits. Les bancs sont nécessaires mais leur implantation demande réflexion. D'autres objets peuvent servir d'assises : murets, margelles, emmarchements... et permettent le dialogue entre générations.

La qualité des sols

De façon évidente la planéité des sols et leur glissance sont des paramètres importants. Ces facteurs varient avec l'entretien quotidien, nettoyage des feuilles mortes par exemple, et la périodicité des campagnes de travaux. La concertation avec les habitants en matière de maintenance est nécessaire. Le signalement des dysfonctionnements est utile pour les équipes de terrain. Il existe des sites dédiés à ces signalements dans certaines villes.

L'éclairage

En France, il fait nuit à 17 heures une bonne partie de l'année, c'est-à-dire à un moment de la journée où il est encore utile de sortir pour faire des courses, rentrer de l'école... Le rôle de l'éclairage est important dans les motivations des personnes âgées pour sortir, dans l'acceptation des parents à laisser les enfants à se déplacer seuls. L'éclairage des traversées piétonnes est un élément important la sécurité des déplacements

Le végétal

Plébiscité dans les enquêtes auprès des habitants, l'apport de végétal dans l'aménagement de l'espace de la rue n'est pas seulement un décor. Les plantations sur une place, un square, un retrait d'alignement constituent des îlots de fraîcheur. Ce moyen agréable de favoriser la pratique de l'espace public sera de plus en plus utile en raison du changement climatique, en particulier pour les piétons seniors et le jeu des enfants.

L'accès aux transports collectifs

Complémentaires de la marche, les transports collectifs sont très utilisés par les jeunes de moins de 18 ans et les personnes âgées. Leur accès, toutefois, n'est pas toujours facile pour une personne de petite taille ou âgée. Le soin apporté à la conception du point d'arrêt, protection contre la pluie et le vent, indication du temps d'attente, l'attention portée à l'aménagement des abords, confort des sols, hauteur des trottoirs, plantations, améliorent l'accessibilité aux transports.

Les double-sens cyclables

Les double-sens cyclables font encore peur à certaines personnes qui n'en comprennent pas l'utilité. Les cyclistes se déplacent grâce à leur force musculaire et sont pénalisés par les rues à sens uniques. Ils sont tentés de rouler sur le trottoir pour raccourcir leurs trajets. La mise en place des double-sens cyclables rend l'usage du trottoir au piéton. Il n'y a pas d'occurrences significatives d'accidents dus à ce dispositif, ni en France ni dans les pays où la pratique du vélo est beaucoup plus répandue.

La rue, un bien commun

La rue apaisée est un espace de vie où les générations peuvent se rencontrer, échanger, s'entraider : elle contribue à créer des quartiers vivants et attractifs. C'est un bien commun dont la surface est limitée et qu'il faut protéger.



L'HEURE DU CONTE (Photo Vanessa Bérot)