

ÇA SE PASSE AILLEURS

Quand les villes se mettent à nu

Faire de l'automobiliste l'égal du piéton et du cycliste, obliger les usagers à reconnecter avec leur environnement, à communiquer entre eux... en supprimant toute la signalisation : c'est le principe choisi par des communes précurseurs aux Pays-Bas.

A Makkinga, aux Pays-Bas, vous trouverez un seul panneau de signalisation : il se situe à l'entrée de la commune et précise que vous entrez dans une zone 30, suivi de cette inscription : « Verkeersbordvrij ! » que l'on pourrait traduire par « ville libérée de ses panneaux ! ». Du haut de son millier d'habitants, la petite bourgade néerlandaise a choisi, dès les années 1970, de se passer de panneaux de signalisation. Ce principe de design urbain que l'on appelle « shared space », espace partagé, consiste à retirer tous les panneaux de signalisation, mais aussi les marquages au sol et même les emplacements de parking, pour accroître la sécurité routière.

Des automobilistes plus attentifs

Car l'effet attendu est bien celui-ci : rendre les automobilistes plus attentifs puisqu'ils ne peuvent plus s'appuyer sur la signalisation, les replaçant à l'égal d'un cycliste ou d'un piéton. Ils ont seulement deux règles à respecter : rouler à 30 km/h et laisser la priorité à droite. Et bien que toute signalisation ait disparu, quelques stratégies ont tout de même été mises en place pour contrôler la vitesse des voitures. La route a été configurée de manière à casser le rythme, mini-carrefours giratoires et dos d'âne allongés ont été savamment disposés.

Hans Monderman, l'un des cofondateurs du projet, part du principe que « plus il y a de prescriptions, plus le sens des responsabilités personnelles diminue ». Sur une commune de

cette taille modeste, le résultat a été concluant. Mais aux Pays-Bas, plusieurs villes, dont certaines bien plus grandes, ont rejoint le mouvement et éradiqué la signalisation sur certains carrefours ou rues stratégiques.

Transformer un lieu de trafic en lieu de rencontre

Drachten, l'autre ville souvent prise en exemple, compte ainsi 45 000 habitants. C'est d'abord un grand giratoire qui a fait le fruit d'une expérience concluante : toute signalétique a été supprimée, forçant les usagers à communiquer entre eux, à s'observer afin de se partager l'espace.

Le principe : « plus il y a de prescriptions, plus le sens des responsabilités personnelles diminue ».

Aujourd'hui, c'est tout son centre-ville qui est « nu ». Alors que l'on comptait en moyenne huit accidents par an, depuis que les panneaux ont été retirés en 2003, le taux d'accident provoquant des blessures est tombé à 0,33 par an.

Hans Monderman, qui est encore derrière ces aménagements, raconte : « à la reconstruction en 1998, nous avons tentés de transformer ce haut lieu de trafic [qu'était la place de l'église] en lieu de rencontre. Les feux ont été supprimés. Spatialement, l'église a une place plus imposante. L'asphalte a été remplacé par des

pavés autobloquants. Ce carrefour n'est pas devenu plus calme, il est au contraire plus animé, mais sans règles explicites et régulations sur la priorité, 17 000 véhicules, des dizaines de bus et 2 000 cyclistes l'empruntent quotidiennement sans encombre ».

En faisant participer l'usager au contexte grâce à ce chaos organisé, on le force à sortir de sa « bulle », voiture, téléphone, casque audio... Celui-ci redevient acteur à part entière de la ville grâce à une règle simple : tous les usagers ont les mêmes droits. La réduction du différentiel de vitesse entre les usagers les rapproche et rétablit un équilibre entre les parties. Car, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le principe du « shared space » n'est pas de lutter contre la voiture mais d'offrir une cohabitation pacifique avec les autres moyens de locomotion. Pour l'urbaniste et designer urbain britannique Ben Hamilton-Baillie, « aujourd'hui nous avons une meilleure compréhension que le chaos peut être productif. »

La France, pudique ?

Aucune ville de France n'a encore fait le pari du « shared space ». Pourtant, nous sommes le premier pays à avoir développé des idées de ce type au début des années 1980, à travers le programme expérimental interministériel « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». L'objectif était double : améliorer la sécurité routière et le cadre de vie urbaine.

À l'échelle d'un quartier ou d'une traversée d'agglomération, l'idée était de réaménager les lieux dans l'objectif que les habitants se « réapproprient l'espace de la route ». Les sites ont été aménagés en prenant mieux en compte les usages, en évitant de se limiter à la chaussée et en améliorant leur lisibilité. Grâce à un suivi des



© LUDO OCKEMA - WIKIMÉDIACOMMONS

– Bohme (Allemagne);
 – Ipswich (Royaume-Uni) et même Londres, première capitale à développer cette méthode;
 – Ostende (Belgique).
 Malheureusement, l'Union européenne ne semble pas avoir suivi le projet puisque ce programme a aujourd'hui disparu des écrans radars. Ce qui n'empêche pas les villes de poursuivre sur leur lancée. Londres cible ainsi des axes précis au cœur de quartiers fréquentés, comme Exhibition road, une rue du quartier de South Kensington, situé sous Hyde Park : tout signe a été supprimé, la route réaménagée avec un grand dallage indifférencié entre la zone de circulation des voitures et celle des piétons ou cyclistes, introduisant plus de bancs, réverbères et arbres. ♦

Marjolaine Koch

LES LIMITES DU SYSTÈME

Si l'on compare les anciennes et les nouvelles configurations, il y a évidemment beaucoup d'arguments favorables au « shared space ». Cependant, ce système peut se montrer excluant pour une partie de la population :

les personnes ayant un handicap, les personnes âgées et les enfants. Dans une configuration totalement libre, les enfants prennent plus de risques puisque rien ne différencie la zone fréquentée par les voitures de celle des piétons. De même, les personnes âgées ou les handicapés peuvent se trouver gênés par le manque de signes, les contraignant à se mettre en retrait dans cette zone, voire à la fréquenter le moins possible pour éviter de se mettre en danger. Comment un malvoyant peut-il se repérer sans rebord de trottoir ni borne sonore pour traverser ? Certains répondront qu'en communiquant plus avec les autres passants, le problème peut être résolu. C'est après tout l'objectif de cette méthode : obliger les usagers à se reconnecter, non seulement avec la ville, mais aussi avec les autres habitants.

projets systématique, un bilan a pu être dressé : le nombre d'accidents dus aux voitures a significativement baissé, la vitesse de circulation diminué sans influencer sur le temps de parcours moyen, l'appropriation de l'espace par les piétons a été spectaculaire.

L'Europe du Nord à la pointe

En 2004, l'Union européenne lançait le programme « Shared space » au sein du programme Interreg III. Des pays de la Baltique et de la mer du Nord intégraient le projet, les Pays-Bas renforçant alors leur avance

Depuis que les panneaux ont été retirés en 2003, le taux d'accident provoquant des blessures est tombé à 0,33 par an.

sur le sujet puisque désormais, outre Makkinga et Drachten, trois autres villes se sont lancées dans l'aventure (Emmen, Oosterwolde et Haren). Depuis 2008, les ont rejoint :
 – Ejby (Danemark);

SUR LE WEB

Ça se passe ailleurs : un regard sur ce que font les collectivités dans le monde

Par manque d'habitude et de temps, on va rarement voir ce que font nos voisins. Pourtant, partout en Europe et dans le monde, des collectivités territoriales sont confrontées aux mêmes problèmes environnementaux, urbains, de développement, d'innovation. La Lettre du cadre vous permet de déporter le regard. Nous avons compilé tous les articles de cette rubrique dans un dossier internet. Voici quelques-uns des articles que vous pourrez y lire :

- Ville sans voiture :
Hambourg, du rêve à la réalité
- Europe du nord : l'essor des autoroutes cyclistes
- Pontevedra, la ville qui marche
- Best, le benchmark des territoriaux à l'échelle européenne
- Bloomberg lance son « Challenge des maires » en Europe
- San Francisco, la ville « presque » zéro déchet
- Medellín, la résurrection de la ville
- À Athènes, une plateforme dédiée au système D
- Zéro Déchet : pourquoi la France est en retard sur les métropoles américaines

<http://www.lettreducadre.fr>