

Voirie pour tous - espace pour tous - shared space

Convivialité sur la chaussée

La convivialité n'est pas un concept abstrait, c'est la rencontre au quotidien avec autrui, dans un contexte de courtoisie et de compréhension mutuelle, comme le prévoit la "Voirie pour tous".

Le rapport "Une voirie pour tous" (rédigé par Hubert Peigné, Conseil National des Transports, juin 2005) est une aubaine pour notre propos. Réunissant les réflexions et discussions du groupe de travail sur le "partage de la rue" (rebaptisé "voirie pour tous" afin d'éviter la confusion lié au double sens du mot "partage" 1) co-utilisation, mais aussi 2) ségrégation, séparation des flux).

Maîtrise des flux et sécurité - 1

La première génération de maîtrise des flux était basée sur une approche intellectuelle et répressive, nécessitant contrôles et contraventions. Elle faisait appel à la raison, sur la chaussée il fallait lire les panneaux, déchiffrer les indications. Sans apprentissage, cela était impossible. La pléthore de panneaux et leur signification devait être inculquées... et le résultat était le non respect du plus faible, un accroissement de la déshumanisation de l'espace public et l'essor de comportements irrespectueux, voire hostiles, dans l'espace commun devenu espace anonyme, l'espace des grands chemins de la lutte de tous contre tous.

Maîtrise des flux et sécurité - 2

Inversement, la seconde génération de maîtrise de la circulation procède autrement. Finis les panneaux, les marquages au sol et le travail intellectuel insensés. C'est au sentiment et au bon sens que l'on fait appel. Au lieu d'interdire, on laisse libre ; au lieu de faire appel à l'intellect, on crée une ambiance qui génère un sentiment de participation, et le tout grâce à des aménagements de l'espace.

Le sentiment provoqué peut être celui de chaos ou d'insécurité, notamment chez l'automobiliste, par le flou, l'imprévisible et le vide que laisse l'absence de signalétique. Pas de règles autres que 1) rouler à droite, et 2) priorité à droite. Le reste, c'est au « feeling ». Et ce feeling ne trompe pas. Si les priorités entre piétons, vélos, motorisés ne sont pas définies par la séparation des flux, mais s'agentent par la co-utilisation de l'espace (shared space), il s'ensuit que les motorisés ralentissent spontanément.

Créer une ambiance

C'est donc cette ambiance que dégage « l'espace rue » qui aura un impact bénéfique bien plus durable sur le comportement des automobilistes que la réglementation rigide et la multiplication des signalisations (panneaux, lignes

séparatrices et autres marquages au sol, interdictions et consignes de toute sorte).

Les effets pervers de la signalisation à outrance

L'esprit humain est d'une organisation formidable, mais ce n'est pas un ordinateur. Bien des informations sont enregistrées dans le domaine subliminal, c'est-à-dire de manière inconsciente. Ainsi, les panneaux, nous ne les voyons plus, mais ils ont une influence sur nous :

- pour les uns, ils remplissent la fonction rassurante de se trouver en terrain connoté connu - on sait, rien de neuf, mais un sentiment d'habitude;
- pour les autres, les panneaux confèrent un sentiment de protection - on pense pour moi, il suffit de faire ce qui est indiqué;
- pour certains, les panneaux provoquent un agacement, une agressivité, une forme d'exigence de subordination à laquelle ils ont envie de se soustraire pour décider eux-mêmes - je fonce parce que je maîtrise;
- et d'autres encore n'y voient que leur priorité permanente qui est censée les protéger.

Toutes sortes de comportements pervers découlent de l'outrance de signalisation et réglementation (Quelques exemples : le raisonnement que "si ce n'est pas interdit, c'est permis", donne comme résultat le stationnement sauvage partout; tant qu'il n'y pas au moins deux panneaux de "rappel" pour une limitation de vitesse, on ne la prend pas au sérieux; le panneau "entrée de ville" sans le panneau de la limitation à 50km/h fait qu'on oublie allègrement de lever le pied car aucun panneau ne nous l'impose...).

Le monde réglé - le monde dérégulé

La notion de « sécurité »

Nous avons pris l'habitude de déléguer la sécurité à des panneaux, au lieu de faire de la sécurité une cause propre à chaque utilisateur. La seule véritable « sécurité » de tous est le contact visuel qui permet de sonder les intentions mutuelles. Le contact visuel des usagers de la rue écarte le danger plus que ne le font les feux rouges et autres dispositifs soi-disant de sécurité.

Or, le contact visuel ne peut être établi qu'à une vitesse maximale de 30km/h - une vitesse encore « humaine » qui permet que notre cerveau personnalise son environnement, perçoive l'expression faciale de l'autre - à pied, à vélo, au volant. L'autre a donc un visage pour nous et devient ainsi un co-utilisateur, un partenaire de la chaussée.

Vitesse et anonymat

Au-delà de 30 km/h, l'espace devient anonyme, comme dans les jeux vidéo basés sur la vitesse, et qui font débouler les images à l'écran à toute allure - pas besoin d'être un bon dessinateur pour créer ce genre de produit puisque le regard ne peut pas s'y arrêter et on ne voit rien.....

En revanche, les urbanistes de l'époque du carrosse savaient pourquoi les perspectives et l'agencement des différents plans qui apparaissent et défilent, étaient si importants - puisque la vitesse du carrosse permettait de les apprécier et de rendre ainsi hommage à l'artiste-urbaniste. Rappelons que le vélo avance à la vitesse du carrosse.

Une voirie pour tous - espace pour tous - shared space

La seconde génération de maîtrise de la circulation, communément nommée "principles of shared space", vise la même atmosphère : ré-humaniser la ville par l'apaisement de la vitesse et par l'aménagement de l'espace commun en faveur des flux libres des piétons et des cyclistes. En effet, comme le précise l'ingénieur Hans Monderman, le domaine public est un espace que nous partageons avec beaucoup d'autres personnes et qui a beaucoup de fonctions. La fonction « circulation » n'en est qu'une parmi d'autres.

En définissant des « zones de trafic » et des « zones sociales », Monderman a réussi à donner un cadre théorique à l'aménagement des rues, et à encourager un traitement différent selon leur appartenance à la zone trafic ou à la zone sociale.

Malgré ce constat clair, le « code de la route » s'applique invariablement à tout le réseau routier, qu'il s'agisse de l'autoroute ou d'un sentier.

Code de la rue

Selon les mêmes raisonnements - que la route de la zone trafic n'a pas la même fonction que la rue dans la zone sociale, et que les usagers ne sont donc pas les mêmes - la Belgique a instauré le code de la rue qui s'applique précisément aux rues qui ont une autre vocation que les « routes ».

Une voirie pour tous est le rapport final du groupe de travail d'Hubert Peigné (Conseil National des Transports, juin 2005) qui aboutit au même constat. La rue a des fonctions différentes dont il faut tenir compte. Un seul type d'aménagement, en faveur de la seule voiture et de la seule vitesse, est inapproprié. Les exigences de plus en plus tenaces des habitants pour un cadre de vie de meilleure qualité - où la voiture, sans être bannie, n'est pourtant plus prioritaire - sont ainsi reconnues comme légitimes.

Un programme européen

S'inspirant du concept de « shared space » un programme européen est né avec l'objectif de développer de nouvelles politiques pour aménager l'espace public. Dans ce but, une nouvelle vision concernant la planification dans l'espace public est appliquée sur sept sites pilotes. en faveur d'aménagements concrets dans d'autres villes européennes dont Haren (NL), Oostende (B), Bohmte (D), Ejby (DK). Le site présente les sept projets en cours. Aucun projet en France....

Mais cela ne nous empêche pas d'adhérer aux principes de « l'espace pour tous » dans nos villes. Des zones 30 étendues avec abolition du marquage au sol sont un excellent début, à favoriser partout en France.

La force des phrases est bien faible comparée aux images des aménagements par exemple des villes de Drachten, Makkinga et Oostervolde (NL) ainsi que des projets du programme européen « shared space ».

Britta Boutry-Stadelmann
VeloBuc, association piétons et vélos
6 place Camille Corot
78530 Buc
velobuc@free.fr

6 janvier 2006

Références

Le bon sens des utilisateurs que nous sommes tous

Une Voirie pour tous, rapport d'Hubert Peigné sur la base du groupe de travail « Partage de la rue » (Conseil National des Transports, juin 2005).

Téléchargeable :

http://www.cnt.fr/NEWS/RAPPORTS/2005-06/30.Une_voirie_pour_tous.shtml

Le code de la rue belge. Téléchargeable :

<http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/Informatie/catalogDetail.shtml?detail=706871816&language=fr>

Le site européen de « shared space » : <http://www.shared-space.org/>

L'urbaniste Ben Hamilton-Baillie : <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.htm>

L'ingénieur Hans Monderman :

<http://id.blogspirit.com/archive/2005/01/index.html>

Nouvelle vie pour des villes souffrant du transit automobile

<http://www.newlifeforainroads.org.uk/>

Notre site VeloBuc : <http://velobuc.free.fr/> notamment les pages « voirie pour tous », « convivialité », « zone 30 », « apaiser la vitesse », « code de la rue » et « shared space ».

Encadré 1

1ère génération de la maîtrise des flux et de la gestion de la sécurité

- priorité à la seule fonction de vitesse
- faire appel à l'intellect
- l'utilisateur est soumis au contexte
- la répression sert à faire appliquer les règles
- signalisation à outrance
- l'environnement est laid et agressif
- l'anonymat des usagers est la norme

2^e génération de la maîtrise des flux et de la gestion de la sécurité

- redonner priorité à la multiplicité
- provoquer un sentiment
- faire participer l'utilisateur au contexte
- gratifier l'autodiscipline
- abolir la signalisation
- calmer l'environnement esthétique
- favoriser le contact visuel et la relation humaine sont la norme

Encadré 2

Le monde réglé - technocratique

- la vitesse comme vertu
- ségrégation des flux
- signalisation à outrance
- répression pour aligner les comportements
- la voiture comme signe de liberté et de progrès

Le monde dérégulé - chaotique et créatif

- le rythme humain comme vertu
- mixité des flux
- absence de signalisation
- en revanche : contact visuel entre usagers
- appel à l'auto-discipline, "je suis responsable"
- essor de modes de transport moins nuisants
- la voiture utilisée à bon escient

Encadré 3 Hans Monderman : Zone trafic - Zone sociale

Zone trafic

- un seul objectif
- uniforme
- régulée
- impersonnelle
- prévisible

Zone sociale

- multifonctionnelle
- diversifiée
- définie culturellement
- personnelle
- imprévisible