



GUIDE PRATIQUE POUR LA CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS DES QUARTIERS DURABLES

- RECOMMANDATION TER03 29/06/11

PROMOUVOIR LE PARTAGE DE L'ESPACE

Concevoir un aménagement unifié de l'espace public qui réduit l'incidence environnementale de la mobilité motorisée en favorisant les déplacements piétons et cyclistes, qui encourage les activités de séjour, qui désencombre et embellit les lieux et qui soutient la vitalité urbaine



Burgwal à Delft

PRINCIPES

La raréfaction des matières premières, les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre et la congestion croissante des villes et des agglomérations appellent à une transformation des pratiques de mobilité dans les espaces publics. Face à cette situation, les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun en deviendront progressivement les principaux acteurs. À terme, la compacité et à la mixité fonctionnelle propre à la Région bruxelloise devraient favoriser l'augmentation de leur parts modales. En outre, de manière générale, la taille moyenne des îlots bruxellois est suffisamment petite pour faciliter les déplacements doux en leur évitant de trop longs détours. La vitalité urbaine et ses multiples interactions sociales sont de nature à produire la diminution de l'utilisation de l'automobile en milieu urbain. En ville, dans les espaces publics où prédomine –



effectivement ou potentiellement – la fonction sociale de séjour, le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers dépendent davantage de l'attention qu'ils se portent entre eux que de la présence de dispositifs physiques de séparation qu'il s'agisse de bordures, de bollards, de potelets, de barrières ou encore de revêtements différenciés. Ceux-ci induisent en réalité plus d'accidents qu'ils n'en prémunissent compte tenu de la diminution de la vigilance qu'ils suscitent et qu'ils légitiment.

DEMARCHE

A contre-courant de l'aménagement de la voirie devenue majoritairement un véritable site propre pour voitures, le concept d'« espace partagé » vise à mettre en place l'égalité la plus grande entre l'ensemble des usagers de l'espace public. Par définition, l'espace public de l'agglomération est un espace au service des modes de déplacements actifs (piétons et cyclistes), lents et partagés ainsi que des multiples activités de séjour. Les comportements et les parcours gagnent à y être peu déterminés par l'aménagement de l'espace, laissant place à l'imprévisibilité des événements, à la spontanéité des cheminements et à la flânerie. Seules quelques voies font exception à cette règle tels les sites propres des transports en commun et les voies métropolitaines et principales. De même, les voies dans lesquelles le stationnement occupe une place trop importante font également, au moins jusqu'à la résolution de cette question, partie des exceptions. Les caractéristiques et les conséquences les plus significatives des espaces partagés sont les suivantes :

- Débarrassé et désencombré d'un maximum de dispositif séparateur, de bordure, de marquage au sol et de panneau et feu de signalisation routière, l'espace public partagé replace chaque usager en situation d'attention et d'interaction en amont de toute règle particulière. La vitesse des véhicules motorisés y est spontanément réduite à du 20 km/h environ qui permet la négociation visuelle, voire orale, générant de la sorte une ambiance de fond paisible et conviviale. L'espace partagé rend l'automobiliste plus et mieux conscient des contraintes qu'il crée sans le savoir auprès des piétons et des cyclistes. Le nombre et la gravité des accidents sont significativement réduits pour autant que l'aménagement soit de qualité.
- Ces aménagements incitent à une distinction et à une clarification de la nature et du caractère des espaces publics. Ils se justifient d'autant mieux que les lieux sont denses et variés en termes d'activités comme des places et des rues commerçantes.
- L'espace partagé induit un transfert modal en faveur des déplacements piétons et cyclistes. A cet égard, le fait que, en 2006¹, 62,2 % des déplacements à Bruxelles concernaient des distances de moins de 5 km et 25,4 % des distances de moins de 1 km révèle un potentiel important de changement comportemental en faveur des modes doux.
- L'espace partagé permet une liberté des cheminements des piétons qui raccourcit leurs parcours et les aménagements de plain-pied facilitent les déplacements des personnes à mobilité réduite qui représentent entre 35 et 40 % des usagers. Une réflexion doit cependant être menée quant aux éléments de guidage pour les personnes aveugles et malvoyantes.

¹ D'après le rapport établi en 2006 par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la région de Bruxelles-Capitale : « Situation actuelle de la mobilité à Bruxelles »





Rijkstraatweg à Haren

Il est important d'avoir à l'esprit que les espaces publics sont d'autant mieux partagés dans leur usage lorsque leur conception est partagée par l'ensemble des usagers. L'aménagement des espaces publics partagés est, d'abord et avant tout, un projet à mener en concertation avec les habitants, les usagers et les autorités. Une vision commune, résultat d'échanges entre ce qui relève de l'idéal et ce qui est perçu comme possible, est une condition essentielle pour la réussite de l'aménagement.

INDICATEURS

6 indicateurs significatifs permettent d'apprécier l'ampleur du partage de l'espace public pour autant que les liens puissent être suffisamment établis avec l'aménagement des espaces partagés :

- L'importance de la présence des piétons et des cyclistes et, en particulier, des plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite,...
- Le nombre d'usagers des transports en commun
- Le nombre et la gravité des accidents
- Le transfert modal des modes motorisés privés vers les modes actifs et les transports en commun ou tout au moins les tendances observées au niveau de l'espace public
- Le sentiment de sécurité et de convivialité (approche qualitative)
- La vitalité des services, commerces et équipements de proximité

OBJECTIFS

Les objectifs à atteindre sont les suivants, sans gradation de performance entre eux, chacun d'eux pouvant être plus ou moins développé :

- L'aménagement est conçu à partir de formes et de revêtements unifiés de façade à façade qui déspecialisent l'espace public et qui révèlent la transversalité des relations en contrebalancement à sa direction longitudinale. Traverser la rue doit être davantage le fait de celui qui l'emprunte de bout en bout et non de celui qui en franchit la largeur.



Place du Midi à Sion en suisse

- Les possibilités et les contraintes comportementales sont exprimées par un aménagement fondé sur l'histoire des lieux et sur les aspirations des habitants sans recours au vocabulaire routier habituel. En Belgique, l'aménagement qui peut s'appliquer à ce concept est celui de la zone de rencontre ou de la zone résidentielle.
- L'aménagement donne priorité aux transports en commun. Les arrêts sont aménagés « en chaussée » conformément au RRU. L'absence de limites séparatives dans l'aménagement réduit notamment les risques de blocage des trams par des véhicules.
- Le mobilier urbain est regroupé et intégré pour le repos et la protection des piétons contre les intempéries, pour le rangement des vélos et pour l'attente des transports en commun. Conformément à la philosophie générale de l'aménagement des espaces partagés, la fonction du mobilier ne peut être réduite au seul rôle de séparation (bollards, barrières) ; elle sert les activités de séjour.



Grote Markt à Malines

ELEMENTS DU CHOIX

ASPECTS TECHNIQUES

- Le code de la route² prévoit les zones résidentielles et les zones de rencontre qui permettent de mettre en œuvre les espaces partagés. Les zones résidentielles conviennent pour les voies locales à dominante résidentielle et les zones de rencontre pour les voies centrales du quartier et les voies interquartier où coexistent différentes activités. L'annonce de l'aménagement doit être réalisée clairement et, le cas échéant, être complétée par d'autres moyens signalétiques que ceux prévus par le code (panneaux F12a et F12b) : par exemple des panneaux d'information, des éléments d'expression de l'identité locale.... Les revêtements de sol garantissent le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.
- La clarté de l'aménagement est plus efficace que la signalétique routière pour dicter les comportements souhaitables des usagers en les informant de la possibilité de la présence de dangers.
- Les personnes déficientes visuelles sont guidées par les façades, les clôtures et les éléments linéaires de l'aménagement (filets et rigoles d'eau, limites des revêtements de texture différente...) ainsi que par des dalles de direction et d'avertissement aux limites de la zone et à l'intérieur de celle-ci là où cela sera jugé nécessaire. L'expérience des zones résidentielles démontre à tout le moins que la lenteur et la vigilance accrue des automobilistes offre des garanties suffisantes à ces personnes. Cependant, lorsqu'il n'est pas aisé de longer les façades – entrées et sorties de magasins, étalages et dispositifs publicitaires... - , il est recommandé d'ajouter une bande d'éveil de vigilance ou un guide linéaire suffisamment éloigné des façades.

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

- L'économie du sol permise par le partage de l'espace permet de faire place à des aménagements végétalisés et de récolte, de retenue et d'infiltration des eaux de ruissellement.
- La conduite lente et sans à-coups des véhicules motorisés réduit de manière significative le niveau de bruit et la consommation de carburants. (ordre de grandeur : moins 30 % entre le 50 km/h et le 30 km/h)

ASPECTS ECONOMIQUES

- La suppression de certains postes de l'aménagement (bordures, potelets, marquage au sol...) est globalement compensée par le surcoût de fondations plus étalées pour la reprise des charges de véhicules.
- La réversibilité de l'aménagement (possibilité d'implanter des potelets ou du mobilier séparatif en cas d'échec) permet de maintenir durablement les lieux aux moindres frais. L'incertitude quant à l'avenir des pratiques de mobilité dans les prochaines années conforte la sagesse et la prudence qui consiste à concevoir un espace réversible capable d'évoluer et de s'adapter.
- La réduction du nombre d'accidents diminue les coûts externes à charge de l'ensemble de la société.

ASPECTS SOCIAUX ET CULTURELS

- Les aménagements d'espaces partagés permettent entre autres aux enfants de réinvestir les espaces publics de proximité. De nombreuses études ont démontré que ce sont précisément les rues ordinaires et animées qui attirent en priorité les enfants, les jardins privés et publics jouant un rôle secondaire dans la nécessaire conquête de leur autonomie psychique et physique et dans l'apprentissage des compétences sociales.

² Pour plus d'informations cfr. le site de la Sécurité Routière : www.ibsr.be





Quartier Vauban à Freiburg



Rue des Remparts à Sion

- Les espaces publics partagés peuvent à nouveau révéler et exprimer l'histoire et les projets locaux, la scénographie paysagère, les caractéristiques de la vie sociale et culturelle et les aspects spécifiquement environnementaux et rehausser ainsi la saveur et la beauté des lieux.
- L'excès de dispositifs et d'aménagement sécuritaires tend à déposséder les usagers de leur capacité à gérer des situations de risque inévitables. En psychologie, la théorie de la compensation du risque énonce que les individus deviennent plus vigilants lorsque la situation devient plus risquée et, inversement, qu'ils prennent plus de risques lorsqu'elle devient plus sûre. Paradoxalement, il peut être dès lors dangereux de sécuriser un lieu dans la mesure où cela aurait pour conséquence de limiter les capacités de vigilance de ses usagers.
- L'appropriation des espaces partagés n'est pas dépendante d'une appartenance culturelle particulière. Les interactions sociales qui s'y expriment peuvent ainsi aussi bien relever des comportements sociaux que l'on rencontre dans les régions du Nord de l'Europe que de ceux que l'on rencontre dans les régions du Sud.
- L'espace public partagé constitue un outil d'éducation citoyenne conditionnant l'apprentissage du vivre ensemble et le développement des codes sociaux régissant la coexistence. Par rapport à l'interculturalité caractéristique d'une grande ville comme Bruxelles, l'espace partagé installe le support spatial le plus convenant pour stimuler la connaissance de l'autre et la tolérance qui en résulte et contribue ainsi à jeter les bases d'un contrat social urbain à partir duquel il sera possible d'inventer ensemble un avenir commun.

ARBITRAGE

- Dans le contexte de l'après pétrole et compte tenu du phénomène grandissant du découplage entre la possession et l'usage de la voiture, un plan de restriction du stationnement ambitieux peut trouver de meilleures bases et permettre d'éviter le stationnement longitudinal continu dans l'espace public qui dénature les rapports transversaux de la vie sociale. La présence de places de stationnement est possible, mais doit être mesurée pour ne pas recréer des segmentations malheureuses de l'espace.
- Une charge de trafic supérieure à environ 15 000 véhicules/jour³ est de nature à mettre en péril le sentiment de confort et de sécurité qui prévaut dans les espaces partagés. Dans le cas de voiries suffisamment larges, l'aménagement de contre-allées en espace partagé qualifie les conditions de la vie riveraine. Dans tous les cas cependant, l'importance du nombre de piétons par rapport au nombre de véhicules motorisés compte plus que le nombre absolu de véhicules motorisés.
- La déspecialisation de l'espace public visant à offrir davantage de confort et de sécurité à ses usagers prend tout son sens lorsque sa fréquentation piétonne est importante et,

³ ordre de grandeur établi d'après les expériences hollandaises, allemandes et suisses principalement présentées dans le site www.sharedspace.eu



plus précisément, lorsque les raisons de le traverser dans le sens transversal sont suffisamment nombreuses. Ainsi, plus grande sera la mixité des activités, plus grands seront le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes et meilleures seront les chances d'appropriation d'espaces partagés (place, rue commerçante

- Lors du réaménagement d'espaces publics spécialisés, l'économie générale (minimisation de l'incidence environnementale et réduction des coûts d'intervention) peut conduire au choix du maintien du profil de voirie alors que la charge de trafic permettrait de concevoir un espace partagé. Dans ce cas, il convient de tendre vers la plus grande unité d'aspect d'alignement à alignement et de nivellement. Il convient également de donner priorité aux modes écomobiles et aux activités de séjour. Ces recommandations valent aussi pour l'aménagement et pour le réaménagement de voiries dont la charge de trafic dissuade l'application du concept d'espace partagé.
- La fluidité des déplacements dans les espaces partagés (absence de feux de signalisation, de passages piétons...) fait gagner du temps alors que la vitesse est réduite. Par rapport à un espace public spécialisé qui se caractérise par des mouvements « accordéons » (écarts de vitesse importants entre les tronçons et les croisements), l'espace partagé diminue la pénalisation des transports en commun en permettant une vitesse commerciale plus régulière et suffisamment élevée.
- A priori, l'aménagement des espaces partagés permet le double sens pour l'ensemble des véhicules. Cependant, l'étroitesse de certaines voies peut induire l'organisation de sens uniques pour les véhicules motorisés, à charge pour l'aménageur d'utiliser au mieux les différents éléments du contexte physique pour rendre ces contraintes de déplacement les plus « naturelles » et compréhensibles possibles.
- A priori, l'aménagement des espaces partagés tend à instaurer la règle de la priorité de droite pour gérer les croisements. Ce principe favorise les mouvements traversants entre quartiers séparés par des voies importantes au détriment des mouvements de transit.



Beffersstraat à Malines



Rue des Remparts à Sion

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

AUTRES FICHES A CONSULTER :

- Fiche TER04 : Offrir des opportunités d'interactions sociales variées
- Fiche TER05 : Privilégier l'écomobilité des personnes et des biens

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Ouvrages généraux :

- ALEXANDER C., ISHIKAWA S. et SILVERSTEIN M., 1977, *A pattern language*, New York, éd. Oxford University Press
- BACON E., 1975, *Design of cities*, Londres, ed. Thames and Hudson
- CAIRNS W., 2008, *How to live dangerously : why we should all stop worrying & start living*, (chapitre: the safety of danger), Londres, ed. Macmillan



- DEMANET M. et MAJOT J.-P., 1995, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, éd. Iris, Région de Bruxelles-Capitale
- GEHL J., (fifth edition) 2001, *Life between buildings*, Copenhagen, ed. The Danish architectural press
- GOURDON J.-L., 2001, *La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine*, Paris, éd. de l'Aube
- HAMILTON-BAILLIE B., 2008, *Towards shared space*, in *Urban Design International* 13, ed. Palgrave Macmillan
- JACOBS J., 1991, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, éd. Mardaga
- R.R. VAN DER VELDE R.R. et BOS E., 2008, *Shared space Haren: evaluatie en integratie*, ed. Grontmij, Nederland bv,

2. Sites internet :

- www.shared-space.org
- www.hamilton-baillie.co.uk
- www.howwedrive.com
- www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-n28/Politiques_locales_de_securite_routiere-n114/Zones_de_circulation_apaisee-n692/Le_shared_space_ou_route_nue_nouvelle_mode-a759-s_article_theme.html
- www.ibsr.be
- http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_fr.pdf

