

Rue de l'Avenir



Du giratoire au rond-point...
Retour vers le futur

Depuis une trentaine d'années la philosophie d'aménagement des routes évolue. On admet aujourd'hui assez largement qu'en localité la fonction de circulation doit composer avec les autres fonctions de la rue. Recalibrage, cohabitation, mixité d'usage, intégration urbaine sont devenus des concepts couramment utilisés.

Curieusement le giratoire semble encore échapper à cette évolution. Pour l'essentiel il reste un aménagement technique, conçu presque exclusivement en fonction d'exigences et de normes routières, dont la mise en forme ne change pas beaucoup selon que l'on se trouve hors localité ou en contexte urbain. On finirait presque par s'y habituer.

Pourtant ne serait-il pas temps que les giratoires évoluent aussi vers des aménagements plus urbains? De redécouvrir en ville les vertus du rond-point, en le réinterprétant peut-être de manière contemporaine.

Giratoire urbain, qu'est-ce qui fait la différence? Un ensemble d'éléments qui peuvent contribuer à modifier la perception et l'usage de l'espace: la dimension et le traitement de l'espace (petit, qui s'insère dans l'espace urbain, ou plus grand, accueillant un aménagement à l'usage des habitants), la vitesse de circulation (basse, qui favorise la cohabitation avec les cyclistes sur la chaussée, et les piétons en traversée), la place faite aux piétons, la relation entre espace de circulation et espace riverain, la possible mixité de fonction en périphérie de l'anneau accueillant des usages urbains (stationnement, arrêt de bus), le vocabulaire de l'aménagement (types de matériaux et d'éclairage, présence réduite de signalisation et de marquage),...

Quelques exemples sont présentés dans ce bulletin. Ils illustrent des pistes possibles. D'autres existent certainement. Merci de nous les signaler si vous en connaissez, pour contribuer à alimenter ce début de réflexion.

RdA

Quelques documents et références

Eric Alonzo, «**Du rond point au giratoire**». Un beau livre paru en 2005, co-édité par le CERTU, sous la plume d'un architecte de formation, désormais enseignant à l'Ecole d'architecture, de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée. On y trouve illustrées les grandes étapes d'une évolution, entre dessin paysager, structuration du développement urbain et technique de circulation, et de multiples sources de réflexion.

Des ronds-points à l'échelle de l'habitant. Un coffret de deux dvd réalisé par Yan Le Gal et Bertrand de la Charie: le premier permet de découvrir la formation à la conception de carrefours giratoires de petite taille en site urbain proposée par l'auteur depuis une quinzaine d'années; le second présente 20 exemples de ronds-points, réalisés dans divers types de contextes, filmés et commentés.

Guide suisse des giratoires, Cahier TEA n°10, ITEP-EPFL, Transitec et Urbaplan. Un document paru en 1991, réédité en 1997, qui reste une référence en Suisse. Il avait été précédé de *Les carrefours giratoires*, Cahier TEA n°1, en 1988, rédigé par P. de Aragao.

«**Giratoires 92**». Actes du séminaire international organisé à Nantes en octobre 1992. On y trouve un état de la recherche et des pratiques dans plusieurs pays européens, avec une approche surtout technique (sécurité, fluidité, capacité). Plusieurs contributions traitent des premières expériences de mini-giratoires, encore peu répandus à cette époque, sauf en Grande-Bretagne – et à Nantes.

Conception des carrefours à sens giratoire implantés en milieu urbain. Document publié en 1988 par le CETUR (un des services dont est issu le CERTU), une des rares publications qui aborde la question aussi d'un point de vue urbanistique et traite des trajectoires préférentielles des piétons.

(Documents disponibles à la bibliothèque de l'EPFL (catalogue NEBIS) ou au CEDEC, ex-Centre de documentation sur l'environnement construit (sur demande).

Pour illustrer les multiples expressions auxquelles donne lieu le traitement de la partie centrale des giratoires:

- un projet d'artiste, où l'on filme et enregistre les commentaires de conducteurs circulant autour de différents giratoires: www.hannesbrunner.com/dc > Collection of circling videos;
- un blog consacré à des photos de ronds-points: <http://trobenet.canalblog.com>;
- un site Internet sur l'art dans les giratoires: www.kreiselkunst.ch.

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement



Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Rédaction du numéro: Dominique von der Mühl

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Columbus Circle à New York, «Elephant Pair with Big Apple» de Peter Woytuk, l'une des 18 sculptures de l'exposition urbaine qui s'égrène sur Broadway, entre la 168e rue et Columbus Circle. Une autre manière de mettre en scène et rendre accessible l'art sur les giratoires – les ronds-points. (Photo Hannes Brunner, mars 2012)

Réflexions à propos des giratoires en milieu urbain

On parle ici des giratoires «en contexte urbain caractérisé» (selon la typologie du Guide suisse des giratoires). Soit d'aménagements dans des contextes où il ne s'agirait plus seulement de gérer des flux ou de marquer une entrée, mais de mettre en balance les besoins de la circulation avec un contexte bâti, plus ou moins dense, et les besoins multiples des autres usages et usagers de la rue.

La lecture de l'histoire du carrefour giratoire est intéressante, elle alimente les réflexions sur les giratoires et ronds-points d'aujourd'hui. On y voit que le rond-point a d'abord été un aménagement paysager, hors les murs. Il est ensuite devenu élément structurant du développement de la ville, la voirie et son environnement, bâti ou planté, étant conçus dans une relation étroite. Puis au cours du XXe siècle, sa fonction de circulation devient prédominante.

L'invention du «carrefour à giration» est attribuée à Eugène Hénard, au début du XXe siècle. L'essentiel du dispositif qu'il a inventé subsiste encore aujourd'hui: circulation en sens unique autour d'un espace central qui canalise les mouvements, élargissement des débouchés et îlots-refuges «éperons» qui infléchissent la trajectoire des véhicules dans la bonne direction. Des éléments nécessaires à l'époque pour assurer le comportement souhaité sur un type de carrefour complètement nouveau.

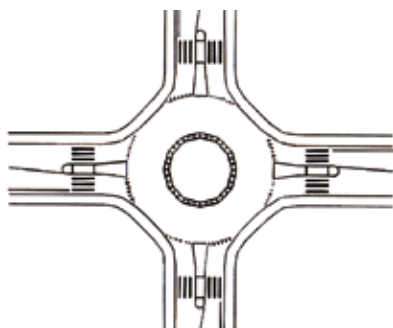
L'introduction progressive de la priorité à l'anneau résout les problèmes récurrents d'engorgement de ces carrefours et permet de réduire les dimensions du carrefour, l'anneau n'ayant plus à assumer une fonction de stockage. Dès les années 90, l'invention des mini-giratoires permettra une emprise encore réduite.

Avec les années l'expérience a permis de réaliser des giratoires de plus en plus petits, facilitant leur intégration dans le tissu bâti. Sont-ils devenus plus urbains?

Des aménagements qui restent très techniques

Les giratoires gardent aujourd'hui encore un caractère très routier (plus ou moins atténué par la nature du traitement de la partie centrale) finalement même lorsqu'ils sont situés en «contexte urbain caractérisé». Les considérations techniques occupent une place prépondérante, le giratoire doit assurer une bonne

capacité et la meilleure fluidité possible, rien ne doit en principe faire obstacle sur l'anneau: stationnement, traversées piétonnes, ou arrêt de bus. La sécurité est garantie en limitant le plus possible les risques d'interactions.



Un dessin très normé. Dessin-type du giratoire tel qu'on le trouve par exemple dans la norme SN 640 241, avec îlots de séparation et passages piétons en retrait. Un modèle que l'on retrouve presque partout sur le terrain, à de rares exceptions près.

La plupart correspondent au dessin de la norme, et leur mise en œuvre fait appel aux divers éléments jugés indispensables à la technique routière: îlots refuges classiques avec passages piétons en retrait, bornes et signal de direction, marquages, signalisation au carrefour et signalisation avancée, etc. Le giratoire est pourtant devenu un aménagement courant dont chacun connaît les règles, n'y aurait-il pas lieu de traiter l'objet différemment selon le type de contexte?



Cossonay (VD) Sur cette route cantonale en traversée, un atelier interdisciplinaire a conduit à aménager deux mini-giratoires. Une solution innovante, dans ce type de contexte. L'aménagement reste par contre classique concernant les passages piétons. (Photo D. von der Mühl)

Intégration urbaine, une question peu présente

Il est surprenant de constater que s'il existe une abondante documentation sur les questions techniques relatives aux giratoires, on trouve très peu de littérature traitant de leur intégration urbanistique. La norme VSS SN 640 263 (Carrefours giratoires) ne fait qu'effleurer la question, la mention d'un «aménagement de l'espace routier adapté au site bâti et aux besoins de ses habitants» est une considération générale qui ne trouve pas de relais dans des recommandations concrètes. Celle sur la conception de l'espace routier (SN 640 212) ne semble pas avoir inspiré d'aménagements de giratoires selon le schéma sur l'imbrication des espaces.



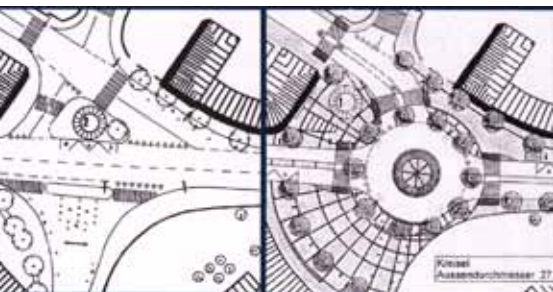
Imbrication des espaces. Ce schéma de la norme SN 640 212 Conception de l'espace routier semble peu utilisé dans les cas de carrefours giratoires.

Un chapitre du Guide suisse des giratoires, ouvrage qui reste une référence, traite des aspects urbanistiques de l'avant-projet. Mais il aborde la question surtout par le regard de l'automobiliste, avec des réflexions sur la perception, les séquences, le traitement différencié des branches, le positionnement de l'élément central. Le guide fournit peu d'éléments sur l'interaction entre giratoire et aménagement des espaces riverains, et la manière de gérer le processus de projet permettant de confronter et adapter réciproquement exigences routières, vision urbanistique de l'espace et besoins des usagers.

L'art au centre, mais pour qui?

Sur les giratoires compacts, la partie centrale donne lieu à toutes sortes d'expressions, paysagères, architecturales ou artistiques. A tel point que plusieurs publications ou blogs (voir p. 2) ont été consacrés à ce thème.

Le phénomène relève pratiquement du réflexe (giratoire = sculpture ou aménagement au milieu) et interroge là aussi sur la différenciation entre contextes de natures différentes. Si l'objet ou l'aménagement au centre du giratoire peut avoir, hors localité ou en entrée de localité, une valeur identitaire ou de repère pour l'automobiliste, quel devient son rôle en contexte urbain? Dans ce type de contexte ne devrait-on pas prêter plus d'attention à la valeur d'usage de l'espace central? L'art ne peut-il pas prendre d'autres formes, plus subtiles et plus accessibles à tous les usagers?



Neuhausplatz, Köniz. L'ancien carrefour en Y a été réaménagé en 1995. Avec le giratoire on a aussi mis en valeur un espace de place autour de l'ancien kiosque, qui accueille diverses activités du quartier dont un petit marché. (Source : dépliant Könizstrasse, Berner Modell, TBA)



Le projet d'aménagement s'est doublé d'un concours d'artistes. Le concept du « Windrose » de René Ramp comprend la partie centrale mais aussi les espaces riverains, sur lesquels le dessin de la « rose des vents » se prolonge, contribuant à donner une unité à l'ensemble de l'espace. (Photo Mathieu Pochon)

Giratoire, rond-point, place?

Si l'on en croit wikipedia, la distinction est claire: un giratoire est un carrefour, un rond-point est une place. Dans les faits, la limite est devenue ténue, sur la plupart de ces aménagements on circule en sens unique autour d'un élément central, avec de fait priorité à l'anneau. Aujourd'hui la plupart des ronds-points fonctionnent comme des giratoires, seul parfois leur nom rappelle qu'ils ont d'abord été des places.



Lorient, place de la Légion d'Honneur. Une place rond-point, qui peut être traversée par la partie centrale, plantée d'arbres, qui font écho à l'allée de l'avenue à l'arrière. (Photo Philippe Hanocq)

A fonctionnement égal, la différence tient peut-être surtout à la relation que l'aménagement technique entretient avec son environnement, qu'il soit bâti ou planté. Une relation évidente entre voirie et bâti, la reconnaissance de la fonction sociale de l'espace public circulé, des activités qui trouvent leur prolongement dans les espaces riverains: on a envie de parler de rond-point. Un aménagement qui traduit essentiellement une fonction de circulation: c'est un giratoire... Mais est-ce qu'on n'est pas en train de tourner en rond? En milieu urbain, tous les giratoires ne devraient-ils pas (re)devenir des ronds-points?



Columbus Circle, New York. Carrefour entièrement réaménagé en 2005. La partie centrale accueille une place entourée d'un bassin circulaire et de jets d'eau. Les passages piétons dans l'axe des liaisons transversales sont gérés par des feux. Ce nouvel espace public est devenu un lieu de détente très apprécié. (Photo: site internet Rudy Bruner Award)

Quatre exemples pour poursuivre la réflexion

Les pages qui suivent présentent quatre exemples intéressants, qui peuvent amener des éléments à ce début de réflexion. Ils montrent que l'objet technique peut fonctionner tout en se « perdant » dans l'espace urbain, que l'espace riverain peut aussi devenir un espace de séjour, et que le piéton, si essentiel à la vie urbaine, peut y avoir une place moins formatée.

L'histoire montre que la priorité à l'anneau et les mini-giratoires ont commencé par susciter le doute voire une certaine méfiance... Pour les giratoires comme pour les routes, il faut aussi des expériences pionnières sur le terrain pour faire évoluer les normes et les pratiques.

Valeur d'usage de la partie centrale. Dans les grands ronds-points, dont le dessin associe voirie et bâti, la partie centrale peut devenir un espace à part entière, aménagé en parc ou en square, dont les accès sont marqués par des passages piétons. L'anneau accueille aussi du stationnement, un arrêt de bus, ... (ici place Canclaux à Nantes, source: google maps).

Chambéry – une expérience de 30 ans

Pionnière des «aires piétonnes» - zones à priorité piétonne expérimentées dès le milieu des années 80 dans le cadre du programme national «Villes plus sûres, quartiers sans accidents» - la Ville les a déclinées dans toutes sortes de contextes. La rue de la République en est l'exemple le plus connu. Mais l'aire piétonne est exploitée à bien d'autres endroits, dont plusieurs giratoires.

La politique développée par la Ville de Chambéry visait des objectifs de sécurité, mais marquait aussi une volonté de réduire les effets de coupure pour le piéton et d'améliorer le cadre de vie urbain par une pacification du trafic et un meilleur équilibre de l'espace entre les usagers. Avec l'aire piétonne on a voulu inverser la logique qui veut que le piéton traverse l'espace de la voiture, ici c'est le contraire.

On a aussi cherché à mettre en place un vocabulaire d'aménagement qui ne soit pas que routier. Les aménagements d'«aires piétonnes» se reconnaissent à un dispositif systématique, associant rehaussement teinté, «carrés chambériens» (blancs) marquant la rampe d'accès, signal «aire piétonne», mais aussi des petits logos piétons marqués au sol qui rappellent au conducteur qu'il traverse un espace à priorité piétonne. Un vocabulaire qui a vieilli avec le temps, mais correspond à un message qui a une histoire.

A la rue de la République, l'aménagement est plus conséquent et il a un caractère plus urbain, marquant le lien entre la vieille ville et un espace culturel et administratif important de la ville, aménagé dans les anciens arsenaux sur l'autre rive de l'ex-route nationale. Le tronçon concerné comporte aussi un giratoire – un rond-point – à niveau, qui malgré sa dimension fonctionne avec une réelle cohabitation des usagers, motorisés et non motorisés. La signalisation est discrète, le dispositif disparaît presque dans l'aménagement. Une autre déclinaison de l'aire piétonne dans des contextes de giratoires se traduit par un plateau piéton continu en périphérie de l'anneau de circulation, facilitant les cheminements et les traversées des différentes branches. Dans quelques cas de mini-giratoires dans des quartiers, l'aire piétonne couvre toute la surface du carrefour.

En termes quantitatifs, la Ville bénéficie d'une baisse constante des accidents depuis 30 ans, attestant l'efficacité de sa politique. Ici la sécurité tient sans doute autant à la culture d'attention réciproque qui s'est instaurée qu'aux aménagements eux-mêmes.



Rue de la République. Une autre culture de l'espace public circulé s'est développée: véhicules, vélos et piétons cohabitent, les traversées s'effectuent très librement. L'îlot central du giratoire est spontanément utilisé comme refuge intermédiaire – aussi parfois par les cyclistes. L'espace est vécu comme une rue, avec des terrasses de café autour. (Photo Alain Rouiller)



De nuit, l'éclairage indirect met en valeur le bâtiment de la Médiathèque et l'espace public, il souligne aussi son caractère urbain. (Photo: Andreas Stäheli)

Aire piétonne en périphérie de l'anneau.

Ce principe a été adopté pour de nombreux giratoires, petits et grands. L'avantage pour le piéton est évident: le cheminement peut s'effectuer au plus court, en bénéficiant d'un espace confortable (large, continu et à niveau) et de la priorité en traversée. (Photo Alain Rouiller)



Rue de la République: ancienne route nationale, communale depuis l'ouverture de l'autoroute.

Volume de trafic: 11'500 v/jour, avec des pointes à 13'000.

Diamètre giratoire: 10 m pour la partie centrale, total 26 m (pour comparaison, les dimensions sont pratiquement identiques à celle du giratoire de la Bläuackerplatz/Schwarzenburgstrasse à Köniz, devant la Migros).

Voir aussi RdA 4/2008 «Chambéry, la ville qui a donné la priorité aux piétons», compte-rendu de la journée d'étude 2008.



Une situation très confortable pour le piéton. Le léger rehaussement teinté, le signal «Aire piétonne» et le marquage de logos piétons assurent une bonne visibilité du dispositif, dont la systématique a contribué à construire la culture chambérienne. (Photo Gaël Cochand)

Nantes – des ronds-points à l'échelle de l'habitant

La terminologie utilisée à Nantes – rond-point plutôt que giratoire – traduit bien la philosophie de ces aménagements, qui s'inscrivent dans une stratégie globale articulant modération du trafic, cohabitation des usagers avec priorité au piéton et qualité urbaine. Un travail tout en finesse, pour une ville apaisée agréable à vivre pour tous – usagers motorisés compris.

La stratégie «à l'échelle de l'habitant», que Yan Le Gal contribue à développer dans cette ville depuis plus de 20 ans, «suppose une inversion des valeurs: le mode essentiel est la marche, tous les autres sont des relais, et les ambiances de tranquillité fluide doivent être créées ou recrées. C'est ce qui conduit au concept de «ville apaisée et fluide».

Sur les voiries principales, «qui sont d'un intérêt stratégique pour le fonctionnement de la ville», requalifiées au profit de chaussées réduites en largeur, les ronds-points jouent un rôle de «tranquillisants». «*Petits arrangements* – prononcer à l'anglaise, comme Frank Blackmore, dixit Yan Le Gal – qui jouent leur rôle sans s'imposer, en s'incrustant discrètement et efficacement dans le paysage».

Frank Blackmore, c'est cet ingénieur anglais qui a inventé le mini-giratoire, et largement contribué à la généralisation de la priorité à l'anneau. En France, après Saint-Herblain c'est à Nantes que ses idées ont été relayées, et surtout intégrées à une stratégie globale. Vus d'en haut, les ronds-points nantais paraissent manger tout l'espace. Au niveau de la rue, la perspective change complètement, et les pratiques démontrent que la cohabitation est une réalité. Elle tient sans doute beaucoup en amont au dessin de ces «petits arrangements», dont chaque élément a été pensé de manière fine, pour induire les comportements voulus sans contraindre plus que nécessaire. C'est le cas par exemple des îlots-refuges à niveau, d'une largeur généreuse, dont la disposition en biais permet en même temps d'infléchir la trajectoire des véhicules.

A bien les observer, les ronds-points nantais frappent aussi par leur sobriété, un marquage routier réduit au maximum et une signalisation routière pratiquement absente. Plusieurs ont été conçus en collaboration avec un architecte ou un paysagiste. Une vingtaine d'exemples sont à découvrir sur un double dvd (voir référence).



Nantes, Cours des 50 Otages. Un dispositif de ronds-points doubles sur cet axe principal autrefois à neuf voies, désormais recalibré, réaménagé et limité à 30 km/h. Le projet a été élaboré en collaboration avec l'architecte Italo Rota (Extrait vidéo, Yan Le Gal).



Les traversées s'effectuent de manière très libre, ici en limite de l'un des ronds-points, mais couramment aussi à travers les ronds-points qu'on aperçoit à l'arrière-plan, comme on le distingue sur la photo d'ensemble. Signe de vitesses apaisées et d'une cohabitation qui fonctionne. (Photo Alain Rouiller)



Rochefort, place Cochon-Dupuy. Un exemple de petit rond-point dans un quartier. (Photo Yan Le Gal)

Rond-point de Rennes. Des refuges larges, facilitant la traversée en deux temps, disposés de manière à permettre des trajectoires pratiques et directes, aménagés là où la voie s'évase, donc le plus près du carrefour. Pas de canalisation des piétons par des éléments contraignants, dans certains cas des potelets, qui laissent une grande liberté de trajectoire. (Extrait vidéo Yan Le Gal)

Voir RdA 4/2008 (p. 7) «Les zones 30 en France: aujourd'hui et demain», et RdA 4/2011 pp. 10-11 «Nantes – ville écomobile». Référence du double dvd dont sont issus les extraits de vidéo: voir p. 2



Coire – Mesures légères, changement spectaculaire...

L'Alexanderplatz est atypique, puisque ce n'est plus en fait vraiment un giratoire, et que l'aménagement est provisoire. Les questions techniques ne sont cependant pas l'essentiel: l'exemple est intéressant à présenter pour les changements de comportement induits – ou rendus possibles – par des mesures provisoires très simples, et peut-être aussi le flou sur la nature de l'aménagement.

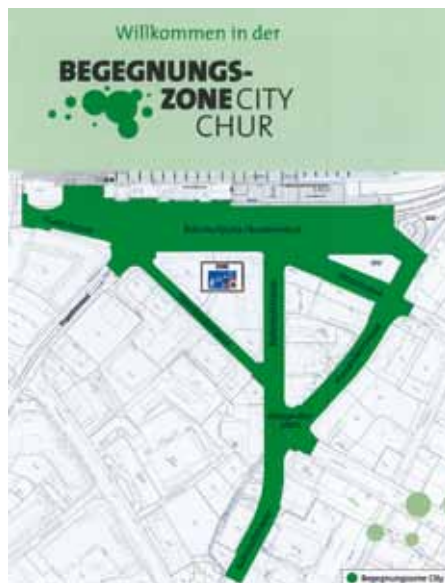
La place est située dans le centre de Coire, à mi-chemin entre la vieille ville et la gare, dans un périmètre qui est depuis novembre 2007 signalisé en zone de rencontre. D'abord carrefour classique avec un axe prioritaire, elle a été transformée en carrefour giratoire en 2003, en prévision des modifications de circulation liées au réaménagement de la place de la Gare. Deux ans plus tard, une motion au Conseil communal demandait de revoir cet aménagement, jugé insatisfaisant à la fois pour gérer la circulation et pour la qualité urbanistique de la place.

La zone de rencontre n'était pas prévue au moment de la réalisation du giratoire, elle est issue du processus de projet qui a suivi la motion, et qui a associé cinq groupes interdisciplinaires invités à élaborer des propositions d'aménagement – pour la place et plus généralement pour le périmètre du centre. Pour sa mise en œuvre, la ville de Coire a choisi une manière de faire inhabituelle: elle a décidé de mettre en place dès le début la signalisation sur l'entier de la zone, avec des mesures légères (un marquage de couleur), puis de réaliser progressivement les aménagements définitifs.

Sur l'Alexanderplatz l'espace est le même, le volume de trafic reste le même, les comportements ont complètement changé. A quoi cela tient-il?



Un nouvel usage de l'espace. Les trajectoires des piétons sont très libres, l'espace central est utilisé spontanément pour traverser plus directement, et il n'est pas rare de voir des passants profiter des éléments béton pour s'asseoir. Comme pour Nantes, la photo d'ensemble fausse les dimensions: au niveau du sol on perçoit mieux l'échelle réelle. (Photo: D. von der Mühl)



La zone de rencontre couvre tout le périmètre en vert, entre gare et vieille ville. Les mesures d'aménagement définitives se réalisent progressivement. (Plan Ville de Coire)

Diamètre du giratoire 25m. Environ 3000 véhicules/jour, 5 lignes de bus pour environ 750 passages de bus par jour au total. Pas de statistiques piétons et cyclistes (mais on est dans le centre, donc nombreux).

Pour plus d'infos: www.flaneurdor.ch > Anciens prix > 2008 > Mentions (présentation en français et photos, brochure explicative en allemand)



Première étape, giratoire classique. La solution votée en 2007 par le législatif communal devait permettre d'absorber le trafic généré par les changements à la place de la Gare. Une solution remise en cause notamment pour des raisons urbanistiques. (Photo Ville de Coire)



Aménagement provisoire. Le marquage routier a été effacé, remplacé par un marquage provisoire de couleur verte, qui introduit une transversalité et modifie la perception de l'anneau. Officiellement on ne se trouve plus à un giratoire, mais les conducteurs n'étant pas tout à fait au clair, ils se montrent prudents, ce qui contribue à la cohabitation. (Photo Ville de Coire)

Concours NumaPort – la volonté de créer une place

Le réaménagement de la place Numa-Droz vient de faire l'objet d'un concours d'aménagement d'espaces publics portant sur un périmètre étendu, qui vise à valoriser l'espace et recréer un lien entre la ville et le port. Le projet lauréat prolonge un premier projet de 2010, avec un giratoire inséré dans une zone 30, dont la forme dialogue avec le contexte bâti et le traitement suggère la place plutôt que le carrefour.

La place Numa-Droz n'a de place que le nom, elle n'a en fait jamais été une place dessinée comme telle. C'est actuellement un grand carrefour à feux qui occupe pratiquement tout l'espace au pied de la vieille ville, avec des présélections multiples et une batterie de passages piétons aux phases vertes mal coordonnées. Le volume de trafic et le type d'aménagement entraînent un fort effet de coupure entre ville et lac.

Un premier projet présenté en 2010, portant uniquement sur cet espace stratégique de Neuchâtel, prévoyait déjà le principe d'une zone 30 et un giratoire de forme quadrangulaire, avec une grande importance accordée à la qualité de l'espace et à la place du piéton. Développé en collaboration avec plusieurs acteurs, et intégré au projet d'agglomération neuchâtelois RUN, ce premier projet a débouché sur l'organisation d'un concours sur un périmètre plus large. Objectifs: «améliorer la relation entre la ville et le lac, valoriser le port et l'ensemble des espaces publics du périmètre, favoriser les modes de déplacements doux et réduire l'empreinte routière et du stationnement».

Le projet lauréat, «Neuch'forever», reprend et prolonge pour la place Numa-Droz toute une partie des options développées dans le projet de 2010, ce qui n'était pas le cas de tous les concurrents – certains ont opté pour un autre type de gestion du carrefour, d'autres pour un giratoire tout à fait classique selon les normes. Paysagistes, ingénieurs en mobilité et architectes ont de manière visible élaboré le projet en collaboration étroite. Le rond-point quadrangulaire a été retenu comme une «solution intéressante et novatrice pour définir un espace de cohabitation entre véhicules et piétons», puis la forme a évolué, «reprenant d'un côté la forme en delta de la vieille ville et de l'autre la forme orthogonale de la ville du XIXe siècle, le projet technique s'adaptant à l'histoire et à la culture du lieu». Un projet à suivre.



Place Numa-Droz aujourd'hui. Un vaste espace mobilisé pour la circulation, avec de multiples présélections et îlots intermédiaires. Les espaces piétons sont fragmentés et sans qualité, autant le long des façades que pour les traversées, avec des phases vertes mal coordonnées qui renforcent l'effet de coupure du carrefour.

Projet lauréat: Paysagestion (Lausanne et Neuchâtel), stadt raum verkehr (Zurich) et Localarchitecture (Lausanne).

Dimensions du giratoire: env. 25/38 m par 46 m, largeur chaussée env. 8.50 m. Volume de trafic actuel sur l'axe parallèle au lac 19'000-22'000 v/j, axe perpendiculaire 14'800 v/j.

Plus d'informations sur le concours (notamment rapport du jury à télécharger):

www.urbanisme-neuchatel.ch/actuel-numaport



Neuch'forever, projet lauréat. Une place plutôt qu'un carrefour, traitée de façade à façade. La forme trapézoïdale résulte d'une lecture fine du contexte, et définit des espaces de prolongement des bâtiments riverains. La vitesse est limitée à 30, des mesures prévues en amont devraient permettre de réduire la part de transit. Les cheminements piétons peuvent être diamétraux, permettant de s'arrêter en sécurité au cœur du rond-point, ou tangentiels, avec des traversées facilitées, au plus près des trajectoires naturelles