

Rue de l'Avenir

Modérer la circulation ...et les coûts !

Reflets de la journée
Rue de l'Avenir 2014



Les visites du matin à Martigny et les présentations de l'après-midi offraient un contraste évident. Contraste, mais pas contradiction: derrière des choix de réalisation clairement différents, et dont les coûts respectifs ne se comparent pas, il y a une volonté commune de mettre en place une politique d'ensemble, avec une systématique d'aménagement qui la rende compréhensible pour l'utilisateur.

Des options très différentes qui amènent cependant à questionner les pratiques – et c'était l'objectif. Les aménagements constructifs restent perçus par beaucoup comme une mesure (un mal ?) nécessaire: si pas possible à court terme, ils devraient au moins constituer le standard sur le long terme. Le scepticisme semble encore dominer face à l'idée de mesures dépourvues d'effet contraignant. Les budgets à la baisse rendent pourtant aujourd'hui indispensable la recherche de solutions alternatives aux aménagements coûteux, d'autant plus que dans le même temps la demande de la population tend à augmenter.

Exploitant les apports des partenaires du Réseau RUES, la journée de Martigny a permis de découvrir des expériences en France, en Belgique et en Allemagne. Dont l'un des intérêts a été de démontrer que la contrainte financière a aussi des aspects positifs: elle oblige à innover, à remettre en question les idées reçues, à puiser dans d'autres ressources. Ce «bouquet de bonnes pratiques légères» est d'ailleurs peut-être révélateur d'une nouvelle étape de l'histoire de la modération de la circulation. Une étape qui construirait sur l'évolution progressive des mentalités, de la population et des politiques, faisant entrevoir la possibilité que la ville apaisée de demain puisse se réaliser plus efficacement par un projet positif d'espaces publics partagés que par la contrainte d'aménagements.

RdA

Le Prix Rue de l'Avenir 2014 a été décerné à la Ville de Sion

Il récompense une politique initiée il y a plus de dix ans, que Rue de l'Avenir a suivie avec intérêt depuis ses débuts et dont la mise en œuvre se poursuit aujourd'hui (place de la Gare, rue du Chanoine-Berchtold). La journée 2009 avait permis de la découvrir sur le terrain.



En illustration, une photo de saison de l'Espace des Remparts, qui rappelle opportunément que les rues ne vivent pas que de jour et en été quand il fait beau! (Photo: F. Degoumois)

Les présentations de la journée Rue de l'Avenir 2014 peuvent être téléchargées sur le site internet de Rue de l'Avenir www.rue-avenir.ch

Le numéro spécial de la revue Hochparterre consacré au prix Flâneur d'Or 2014 est joint à l'envoi du présent bulletin. A noter, parmi les distinctions de projets romands, celle reçue par la Ville de Martigny pour le réaménagement de la place Centrale. Ce concours trisannuel est organisé par Mobilité piétonne Suisse, association partenaire de Rue de l'Avenir. Plus d'infos sur: www.flaneurdor.ch

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Pour une mobilité d'avenir 

 Mobilité piétonne Suisse

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:

Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • 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

Responsable 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: Rue de la Butte-aux-Cailles à Paris. Un marquage au sol parlant et intuitif pour cette rue en sens unique avec contresens cyclable, désormais signalisée en zone de rencontre. (Photo: Alain Rouiller)

Martigny: concept global basé sur les aménagements

Centre régional et touristique comptant quelque 17'500 habitants et plus de 10'000 emplois, Martigny est une petite ville dynamique. Sur la base d'une politique active en matière d'aménagement des espaces publics et de modération de la circulation, les autorités ont fait le choix d'une mise en œuvre ambitieuse. Visite guidée.



Place Centrale. Réorganisation des espaces de circulation, revêtement en dalles de pierre de Salvan et mobilier unifié pour cette place désormais signalisée en zone de rencontre. (Photo G. Cochand)

Depuis la Fondation Pierre Gianadda pour aller au centre ville, les participants de la 31e journée Rue de l'Avenir ont pu découvrir les récents aménagements de Martigny en compagnie de Pierre-André Giroud, responsable des services techniques de la Ville.

A la hauteur des ambitions

Sur la base d'un budget de fonctionnement annuel d'environ 100 millions, la Ville de Martigny investit largement dans la mise en œuvre de son plan directeur sectoriel des circulations adopté en 2002. Les résultats sont là: mise en zone de rencontre du centre, création successive de zones 30 et modération de certaines rues à orientation trafic transformées en chaussée à voie centrale banalisée (bandes cyclables bilatérales et absence de marquage central).

Le concept adopté suit le modèle 50/30, pour lequel la modération des vitesses est introduite dans toute la ville à l'exception des axes principaux. Facilement identifiables par la couleur rouge des trottoirs, toutes les zones 30 réalisées ont le même «vocabulaire» d'aménagement, complété par des seuils de ralentissement, une réduction de la largeur de chaussée et une végétation bien présente.

Modération versus aménagement

En adoptant ces principes d'aménagement dans tous les quartiers, Martigny s'est engagée vers la ville apaisée tout en se donnant les moyens d'une politique de l'espace public. Cependant, avec l'introduction des pistes cyclables dans les zones 30 comme élément de réduction de la largeur de chaussée, les réalisations impliquent des travaux lourds et donc des investissements importants. A Martigny, on est loin des aménagements bon marché! La présence des aménagements cyclables en zone 30 est par ailleurs pour le moins étonnante, mais a été validée par les autorités cantonales au titre de me-

sure de modération (elle diminuerait par effet d'optique la largeur de la chaussée).

Concours pour la place Centrale

Au cœur de la ville, on trouve la place du Bourg et la place Centrale. Deux espaces emblématiques que la Ville a su valoriser en instaurant une zone de rencontre. D'abord avec la place du Bourg réaménagée en 2006, puis la place Centrale en 2012, le centre historique de Martigny est désormais prioritairement dévolu aux piétons.

La place Centrale a fait l'objet d'un concours d'urbanisme, complété par une démarche participative avec la population et les commerçants. Les résultats de cette démarche ont permis d'alimenter le cahier des charges de la 2e phase du concours. Le projet lauréat «Figures Rectangles», conçu par le bureau parisien Audigier et Pilet, a ainsi été nommé en 2010 avec à la clé les études et la réalisation. Inaugurée après des mois de travaux, la place a été réaménagée à la satisfaction des habitants et des commerçants. Le soin particulier pris pour le choix des matériaux, à l'instar des dalles en pierre de Salvan (carrière locale) et l'adoption d'un mobilier unifié pour les terrasses de café, comme les parasols et les chaises sans inscription publicitaire, témoignent de la réussite de la démarche et contribuent à la qualité urbaine de la place.

Martin Walther ■



Rue des Morasses. Trottoirs rouges et pistes cyclables sur cette rue de la «petite ceinture». Un principe repris pour toutes les rues en zone 30. (Photo M. Walther)

La créativité pour économiser: exemples en France

En France comme ailleurs, les restrictions budgétaires risquent de mettre en péril les projets de modération. Les exemples de démarches locales collectés par le CEREMA, chargé de relayer et promouvoir des bonnes pratiques auprès des collectivités, permettent aussi de réviser quelques idées reçues.



Chédigny (Indre et Loire). Des plantations de rosiers initiées par le maire qui ont changé l'image de la rue et amènent instinctivement à lever le pied. (Crédit CEREMA)



En entrée de village: mesure de modération provisoire originale, à tout petit prix! (Crédit CEREMA)

Depuis les débuts des démarches de modération du trafic, des organismes comme le CEREMA ont été chargés de relayer les bonnes pratiques. Avec un constat aujourd'hui: spontanément, on a eu tendance à choisir de présenter des «beaux exemples» de réaménagements. Bien qu'exemplaires, ces projets avaient ainsi tous pour point commun d'avoir engendré des coûts importants. Cela a contribué à forger la conviction, aujourd'hui largement répandue, que la ville apaisée est celle des nantis.

Faire des choix cohérents

Avant de parler des mesures elles-mêmes, Gilles Blanchard insiste sur l'importance

de mener une démarche cohérente et intégrée à grande échelle. Ce travail préalable sur la vision politique nécessite de faire des choix: il est contradictoire de vouloir construire la ville apaisée en continuant de planifier en fonction de la voiture. Pour être efficaces, les mesures de modération doivent être intégrées à une vision d'ensemble, qui parte des besoins des piétons et de ceux des cyclistes.

Concertation et expérimentation

Les démarches de communication et de concertation sont souvent perçues à tort comme des pertes de temps et d'argent. L'expérience de plusieurs villes montre que ces démarches per-

mettent au contraire d'économiser temps et argent, et de gagner en efficacité. En mettant en place une vaste campagne de communication et un dispositif de concertation efficace, la Ville de Lorient (env. 62'000 habitants) a ainsi pu mettre 80% de ses rues à 30 km/h en l'espace de trois ans. A Angers, une importante démarche de concertation a été mise en place autour du projet de ville apaisée avec pour objectif de mettre tous les quartiers à 30 km/h d'ici à fin 2014 (voir RdA 4/2013).

Des fleurs pour faire lever le pied

Les exemples de démarches à la fois «bon marché», efficaces et esthétiques ne manquent pas, et le spécialiste du CEREMA ne s'est pas privé d'illustrer ses propos par des images. A côté d'exemples plus classiques, le plus frappant est certainement celui du village de Chédigny, en Indre et Loire: la plantation de rosiers devant les façades des maisons a permis d'atteindre une réduction des vitesses, mais aussi d'obtenir le label «Jardin remarquable», qui attire aujourd'hui les visiteurs! Dans d'autres cas, des mesures temporaires ont été mises en place avec (très) peu de moyens, permettant de trouver une solution immédiate à un problème urgent dans l'attente d'une solution plus conséquente. La créativité et l'expérimentation permettent une approche économe, qui vaut toujours mieux que de ne rien faire. Au fond, comme le disait Gilles Blanchard en conclusion, ça ne coûte rien d'essayer.

Mathieu Pochon ■

Pour aller plus loin

- CEREMA: www.cerema.fr > mobilité > sécurité des transports > sécurité routière
- Programme «Une voirie pour tous»: www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

A Bruxelles: une stratégie globale

Avec une croissance de 150'000 habitants en dix ans, il est devenu indispensable pour l'agglomération de Bruxelles de mettre en œuvre rapidement des stratégies en faveur du report modal et de la mobilité durable. Ce besoin, couplé à un contexte financier inévitablement contraint, a encouragé la recherche de solutions innovantes et surtout peu coûteuses, pouvant être déployées à grande échelle.

Qu'entend-on par aménagement «léger» ou «bon marché»? Benoît Dupriez, collaborateur de la cellule espaces publics du Service public régional de Bruxelles (SRPB), a illustré ses éléments de réponse par la présentation d'expériences menées à Bruxelles et ailleurs en Belgique. Il propose trois grilles de lecture: 1/ la temporalité des mesures, 2/ leur échelle d'intervention, 3/ le point de départ des démarches pour juger de la pertinence de la mesure.

Bruxelles: deux ans pour convaincre

La politique cyclable de la Région bruxelloise est prise en exemple: en point de départ, une part modale plutôt faible (3.5% des déplacements), un périmètre large, à savoir l'ensemble du territoire de l'agglomération et la volonté d'agir rapidement pour donner une place au vélo sur la voirie. En misant sur les interventions bon marché, un nombre impressionnant de mesures ont pu être mises en œuvre rapidement: 1'500 sas vélos et 23 km de bandes cyclables ont ainsi été réalisés en deux ans et 185 panneaux ont été installés pour permettre aux cyclistes de franchir un feu rouge pour tourner à droite dans un carrefour à feux. Les «sens uniques limités» (nos contresens vélos) ont également été généralisés et le principe de la rue cyclable

(rue autorisée aux voitures mais où le vélo est prioritaire) a également été mis à l'essai. Les mesures d'aménagement employées? Principalement du marquage et de la signalisation.

Le bon marché en outil de négociation

Benoît Dupriez évoque aussi l'intérêt des interventions bon marché comme moyen de «mettre le pied dans la porte» dans des contextes politiques parfois difficiles. Etant facilement réversibles, celles-ci peuvent faciliter l'acceptation de projets sensibles, d'autant plus que les aménagements éphémères sont autorisés jusqu'à deux ans sans permis d'urbanisme en Région bruxelloise. Il cite ainsi le cas du centre-ville, où la zone 30 «Pentagone» a pu être mise en œuvre rapidement et à moindre coût (peu d'interventions hormis des panneaux et marquages au sol) dans un climat médiatique sensible. Si le principe de la zone 30 n'est plus remis en cause aujourd'hui, des voix s'élèvent tout de même pour demander un renforcement des contrôles ou des aménagements supplémentaires. Des réactions sans doute inévitables face aux mesures légères - et des réponses à trouver.

Faire envie avec peu de moyens

Enfin, les aménagements éphémères ont également été évoqués comme moyen de «donner



Bruxelles, «Pentagone». L'ensemble du centre-ville bruxellois (4.6 km²), à l'exception des grands boulevards, est passé en zone 30, avec un minimum d'aménagements: des panneaux aux portes de la zone et des marquages de rappel au sol. Les passages piétons, notamment, ont été maintenus. (Photo: B. Dupriez)

goût aux gens d'occuper la rue». C'est notamment le cas des Leefstraat, les «rues à vivre» de Gand, ou des interventions du programme européen «Lively Cities», deux cas présentés dans le bulletin Rue de l'Avenir 2/2014.

Benoît Dupriez conclut de ces expériences que l'on peut faire beaucoup, même avec peu de moyens. Légers ou temporaires, les dispositifs peuvent faire réagir, questionner les habitudes, «chatouiller» les citoyens ou les édiles. Remettre en question les a priori, c'est ce qui fait avancer!

Fabien Roland ■



Walking Madou, Saint-Josse. Conçu et réalisé en seulement six semaines, ce projet a pris place dans une rue temporairement fermée à la circulation en raison d'un chantier. Malgré le soutien de l'agglomération, l'intervention n'a pas suffi à convaincre la commune de l'intérêt d'une piétonnisation (la rue a été rouverte au trafic à la fin des travaux). (Crédit: Atelier BLINK)

Pour aller plus loin

- Les portails Bruxelles mobilité et Bruxelles espaces publics: www.bruxellesespacespublics.be et www.bruxellesmobilite.be
- Les rues à vivre: www.leefstraat.be
- Le prix Pyblik décerné à «Walking Madou»: www.pyblik.be > Antenne > Prix

En Allemagne, on continue d'innover

La présentation d'Alain Rouiller a permis de découvrir des expériences innovantes développées dans trois Länder, dont celles qu'il regroupe sous le terme de «30 km/h de 3e génération». Des recherches de solutions liées à des objectifs de réduction de la pollution ou de protection contre le bruit, et plus largement de qualité de vie pour les habitants.



Cologne, axe principal à 30: une situation courante en Allemagne. Le marquage des bandes cyclables permet de réduire visuellement la largeur de chaussée. (Photo: A. Rouiller)

Comme en Suisse les politiques et les pratiques en Allemagne ne sont pas unifiées, elles varient selon les Länder (16 depuis 1990). De longue date celui de Rhénanie du Nord-Westphalie s'est distingué par son exemplarité. La présentation a permis de découvrir aussi les expériences faites dans le sud de l'Allemagne: en Bavière et dans le Bade-Wurtemberg. Pour la plupart celles-ci recouvrent des mesures légères, avec très peu d'interventions au niveau de l'aménagement. Mais «ça marche». Résultat de mesures à échelle étendue et de politiques de longue date qui ont contribué à créer une nouvelle culture de la rue?

Axes principaux à 30, de jour, de nuit

Si en Suisse l'abaissement de la vitesse sur des axes principaux fait lentement son chemin, en Allemagne les exemples sont déjà nombreux, notamment dans des centres de localité traversés par des axes à fort trafic. C'est aussi dans ce pays que l'on a commencé à expérimenter la limitation à 30 pendant la nuit (notamment à Berlin). Alain Rouiller le rappelle, l'abaissement de la vitesse à 30

coûte près de dix fois moins cher (coût/habitant) que des mesures techniques.

Mesures à temps partiel et rues cyclables

Heidelberg (150'000 habitants) a été présentée comme exemple de ville moyenne ayant mis en œuvre avec succès ces différents types de mesures. On y trouve aussi des secteurs limités à 10km/h à certaines heures, et des «rues cyclables», où le cycliste est prioritaire (vitesse des véhicules limitée, interdiction de dépasser le cycliste).

Zones environnementales

Dans un autre registre, en réponse aux problèmes de pollution dans les centres générés par les particules fines et le diesel, des «zones environnementales» ont désormais été instaurées dans près de 80 villes allemandes: l'accès y est limité à certains véhicules.

Dominique von der Mühl ■

A Berlin, un projet pilote

Dans le cadre de sa stratégie des déplacements, la Ville de Berlin a consacré une stratégie partielle à la marche et aux piétons. Visant la promotion de la marche et la qualité de vie dans l'espace public, elle dispose d'un financement spécifique. Un programme de 10 projets modèles a été prévu sur cinq ans (2011-2016).

L'un de ces projets consiste à expérimenter des Begegnungszonen / zones de rencontre, d'abord sur quelques rues, dans la perspective de développer un modèle (démarche, mesures) qui pourrait ensuite être repris plus largement. Ce qui implique notamment, pour des raisons de budget, d'explorer les possibilités de solutions peu coûteuses.

Le projet s'accompagne d'une démarche participative alternant assemblées publiques et exploitation de l'Internet pour questionner les habitants, récolter leurs idées et collecter des propositions de rues pilotes. Trois ont été retenues, le premier projet est en cours.

Le terme de «Begegnungszone» a été retenu par défaut: l'Allemagne disposant de nombreux outils dans sa législation mais pas de celui-ci, un autre panneau est utilisé pour les essais. Les habitants sont d'ailleurs sollicités pour trouver un nom à ce type de rue. Une démarche originale, qui contribue aussi à s'approprier le projet. – DV

Pour en savoir plus (en allemand):

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie

Paris: modération «sous le regard du piéton»

François Prochasson présentait à Martigny la démarche de la Ville de Paris, qui pratique désormais une politique active en vue de la mise en place de zones et secteurs modérés, comprenant notamment un projet pilote de marquages. Une politique qui s'inscrit dans le contexte plus large de la démarche «Paris en partage».

Chef du pôle mobilité durable à la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, François Prochasson a suivi tout le processus initié en 2011 par la commande du maire de Paris: étudier l'extension des zones 30 sur l'ensemble des

«séquences 30» sur des voiries importantes, 30 km/h aux abords des 1300 écoles de Paris dès la rentrée de l'été 2014. Et un projet pilote intéressant de marquages pour les zones 30 et les zones de rencontre, mis en place en juin 2013.

formation, souvent l'automobiliste n'y prête même plus attention. Et ils encombrant l'espace public. Forts de ce constat, on a cherché à développer un dispositif dont la perception soit intuitive et qui se distancie du langage routier traditionnel - à côté de l'élargissement des panneaux on a aussi effacé les passages piétons.

Cinq «familles de marquages» ont été testées, parmi lesquelles on a retenu au final le motif de la «portée», à l'issue d'un processus d'évaluation associant questionnement des usagers, observation et comptages. Le marquage est apposé en entrée de zone puis en rappel à certains croisements et le long des rues.



Projet-pilote pour les zones 30 et les zones de rencontre et test de cinq «familles de marquage». Avec les marquages en entrée de zone, puis des rappels à l'intérieur de la zone, l'usager sait de manière intuitive dans quel type de rue il se trouve. (Photo: A. Rouiller)

rues de quartier, ainsi que sur des secteurs d'avenues plus importantes à forte activité commerciale ou proches des établissements scolaires. Une mesure justifiée par des considérations de sécurité routière, de congestion, de bruit et de pollution, mais aussi par la volonté de «faire de la modération de la vitesse un levier d'une politique de l'espace public».

Systématique et lisibilité

La stratégie retenue est classique: identification de types de voiries (principales à 50, de quartier à 30 voire à 20), mesures différenciées selon les types de rues, mise en évidence des transitions, l'ensemble facilitant le repérage pour l'usager. Ce qui l'est moins, c'est l'échelle même de la ville et les réalisations déjà mises en place après trois ans: zones 30 nouvelles ou élargies, premières

Prix modéré et qualité d'espace public

Plusieurs éléments fil rouge ont conduit cette expérimentation: développer une exploitation de la voirie simple et lisible, tabler sur les ambiances plutôt que sur une gestion normative et prescriptive, désencombrer l'espace public, apporter un plus qualitatif pour les habitants. Et sortir d'une réponse coûteuse, corollaire financier plus ou moins évident de l'objectif de zones apaisées étendues, en faisant «le pari de l'apprentissage progressif de la règle de vitesse, sans aménagements lourds».

Compréhension intuitive

L'expérience pilote s'est appuyée sur des enquêtes récentes qui montrent que le marquage au sol est un vecteur d'information plus fort que la signalisation routière. Panneaux et signaux noient l'usager sous l'in-

Le piéton en perspective

Cette politique d'apaisement des rues se développe en synergie avec celle de «Paris piéton», qui vise à redonner de l'espace aux piétons et faire (re)découvrir le plaisir de se déplacer à pied dans la ville. Une politique piéton qui se poursuit avec des réflexions en cours concernant les «promenades Alphan» et l'intégration de rues plus ordinaires au réseau de promenades. Intéressant à souligner: la Ville s'est adjoint pour ses projets les apports d'un ergonomiste et d'une psychologue, qui ont «contribué à bousculer un peu les habitudes et changer le regard sur les voiries».

Dominique von der Mühl ■

Traversées piétonnes et «principe de précaution»

Différence notable en France par rapport à la Suisse: le conducteur est tenu de laisser le passage au piéton «régulièrement engagé sur la chaussée ou qui manifeste son intention de traverser», aussi en l'absence de passage piéton. Une règle renforcée depuis l'introduction du principe de précaution en lien avec le Code de la rue, et qui change la donne. (DV)

Ville apaisée à prix modéré: perspective(s) d'avenir

Aménagements légers, à quelles conditions et avec quelles mesures d'accompagnement? Où se situent les obstacles? Comment briser le cercle vicieux des habitudes et des représentations? Les présentations et la table ronde de l'après-midi ont ouvert de multiples pistes, pour un sujet qui est loin d'être épuisé.

Les aménagements légers sont-ils possibles partout? Une distinction s'impose d'entrée: lorsqu'un réaménagement a pour objectif prioritaire la valorisation d'un espace plus ou moins emblématique, intégrant des mesures de modération, l'ensemble implique un projet par nature plus conséquent. Mais objectifs d'apaisement et de valorisation ne sont pas nécessairement liés. Quant aux exemples présentés à Martigny, ils concernaient aussi bien des rues de quartier que des rues à trafic plus important.

Boîte à outils classique, mais...

Les présentations de l'après-midi ont dessiné une boîte à outils relativement classique: stationnement alterné et priorité de droite généralisée, dispositifs de gestion de la circulation, plusieurs types de marquages, éléments de mobilier temporaires,...

La différence se joue sur d'autres plans: l'expérimentation d'éléments non conventionnels; la volonté de mettre en place des mesures légères à large échelle; la recherche d'une systématique simple et lisible, qui facilite la compréhension; l'intégration d'apports des sciences comportementales; la participation des habitants et le développement d'objectifs partagés, favorisant l'appropriation et l'évolution des pratiques; le recours aux aménagements légers aussi sur des rues à trafic important. Et en filigrane le courage – technique, politique – de rompre avec les habitudes et d'explorer d'autres possibles.

Expérimenter un autre langage

Les mesures sont pour l'essentiel non constructives et leur efficacité ne vient pas d'un effet de contrainte, mais plutôt de ce qu'elles contribuent à modifier l'image de la rue, à «dire» l'usage multiple de l'espace. Les moyens peuvent être très simples, et plusieurs des exemples ont démontré que bon marché peut rimer avec qualité, voire

poésie. Il s'agit de fait d'inventer un nouveau vocabulaire, à caractère non routier. En prêtant attention aussi à tous ces petits «détails» qui trahissent encore souvent dans nos rues le double langage de la ville apaisée et de la priorité à la voiture.

L'apport des sciences comportementales

Les enquêtes faites à Paris en 2012 «ont remis en cause beaucoup de choses par rapport à comment l'on fait aujourd'hui». «Les repères ne sont pas ceux que l'on pense.» «La compréhension de l'usager a constitué une découverte et une révolution dans la manière de travailler.» Autant de constats qui laissent entrevoir le potentiel des sciences comportementales dans le domaine, avec un apport qui ne se limite pas à une approche traditionnelle et normative mais qui permette d'ouvrir de nouvelles pistes et d'accompagner les projets novateurs.

Favoriser l'appropriation des projets

L'adhésion à un projet comme l'évolution des comportements nécessitent d'en comprendre le sens. «Construire la ville apaisée ne pourra pas se faire sans les habitants».

Dans ce domaine les processus participatifs ont, eux aussi, encore beaucoup à apporter. De même qu'une approche de la communication qui parle d'objectifs qualitatifs et non seulement de règles techniques. Des outils qui semblent faire leurs preuves comme mesures d'accompagnement des aménagements légers.

Renouveler le référentiel

L'un des principaux obstacles aux projets d'aménagements légers pourrait être le manque de références. Comme l'a relevé l'un des intervenants, on a eu au départ le réflexe de présenter «les beaux aménagements», «les plus belles zones 30». Ce qui a contribué à entretenir l'idée que les réaménagements constituent un passage obligé. Les normes et les recommandations sont largement basées sur les mesures constructives, et il reste toujours plus simple et plus confortable de reproduire ce que l'on connaît. Un cercle vicieux qui ne peut être enrayé qu'en contribuant à développer et enrichir un nouveau référentiel.

Dominique von der Mühl ■



Où met-on les containers? Un exemple de ces «détails» révélateurs des choix de priorités et qui influencent inconsciemment la perception de la rue. Des éléments essentiels à gérer aussi, à côté des aménagements proprement dits. (Photo G. Blanchard)