

Allemagne: conditions cadres et bonnes pratiques

Trente ans d'engagement pour un nouvel espace-rue
28e journée d'étude Rue de l'Avenir (le 23/09/2011 à Berne)

Hélène Pretsch

Regionalverband Frankfurt

section mobilité

pretsch@region-frankfurt.de

30

30 ans de Rue de l'Avenir

Rue de l'Avenir



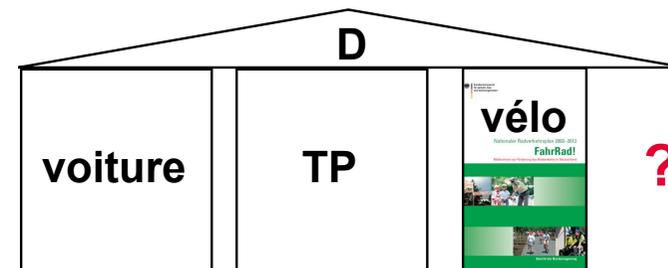
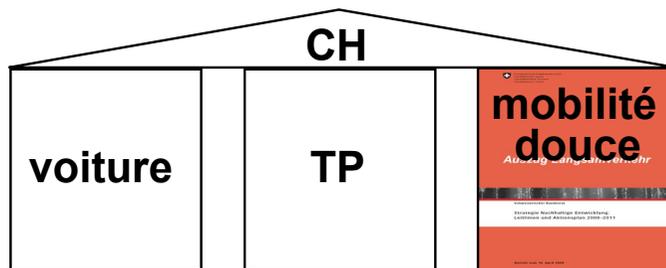
28ème Journée Rue de l'Avenir
Berne, 23 septembre 2011

Hélène Pretsch, Frankfort

condition cadre – un bilan mitigé

mobilité douce un véritable 3ème pilier dans la politique des transports ?

- représentant au ministère (BMVBS) uniquement pour le vélo
- programme national pour vélo seulement (Nationaler Radverkehrsplan)



révision code de la rue (StVO 2011):

- apporte + vélo; ~ piéton



⇒ état fédéral / Länder: soutien du vélo mais une certaine réticence côté piéton

⇒ manque d'un régime ~ 20 km/h avec priorité piétonne (zone de rencontre)

condition cadre – un bilan mitigé

directive administrative pour le code de la rue (StVO-VwV 2009)



LE panneau employé pour le partage d'espace...

+ depuis 1980

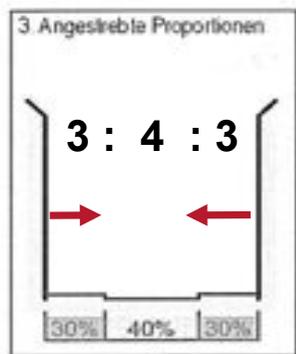
+ vaste emploi:

> 7.000 cas

quartier résidentiels, rue commerçante, parvis de gare...

...dès lors : limité à des rues de faible circulation [RASt: 400 v/h]

directive pour conception des rues (RASt 2006)



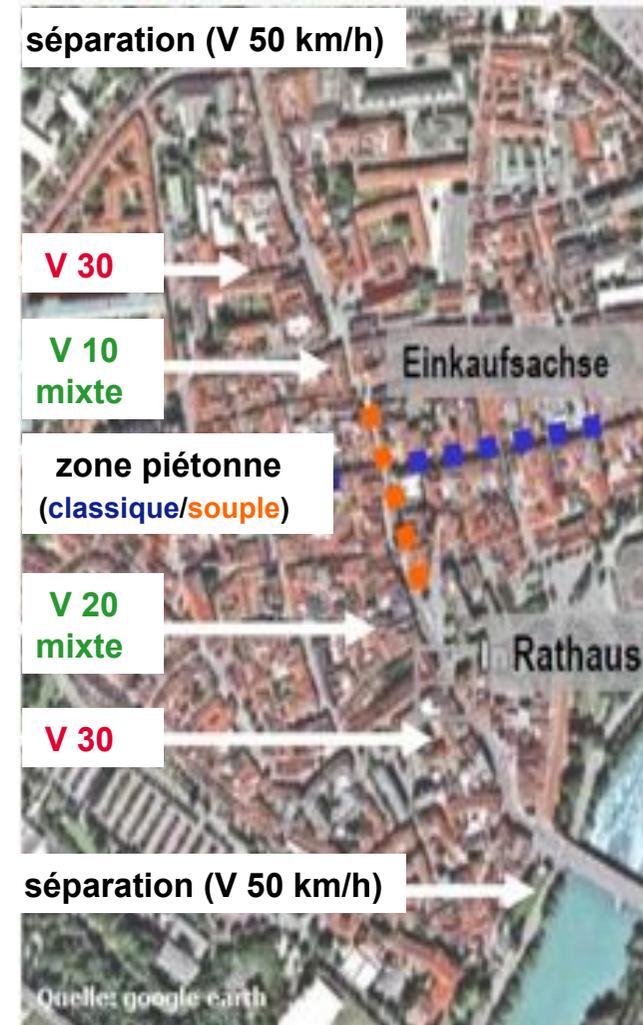
+ inversion dans la logique de conception de rue: attribution de l'espace du bord vers le milieu (piéton et cycliste d'abord)

... une vrai révolution !

=> législation: progrès et régression vont de pair

... mais: 30 ans d'expérience dans la modération du trafic

Ingolstadt: modération via section de vitesse gradué
=> ralentissement progressif



... mais: 30 ans d'expérience dans la modération du trafic



- „Freiburger Modell“ => „Berner Modell“
- aménagements légers: marquage d'entrée (totem, sol), rupture de linéarité automobile
 - financement réaliste
 - 10 quartiers depuis 1990



- „Hennefer Modell“ => „Köniz Modell“
- depuis 1989
 - nationale avec bande médiane sur 550m
 - réduction v/j: 15.000 => 10.500
 - vitesse: officielle 50 km/h ⇔ v85: 30 km/h

... aujourd'hui ces modèles sont réimporté en Allemagne

... mais: évolution côté techniciens

formation de réseaux de techniciens: Shared Space, conception innovante

associations, syndicats, ONG découvrent le sujet
(FGSV, SRL, Fuss e.V., ADFC, VCD, BSVI, GDV, Umkehr e.V.)

regroupement des communes:

syndicat intercommunal pour une nouvelle espace-rue (Ba-Wü 2009)

association des villes favorable au vélo (AGFS; NRW 2003)

... échange de bonnes pratiques

communes imaginatifs

... une réalité plus divers que la loi

... des conceptions courageuses

=> ouverture d'esprit

=> „reformé d'en bas“

=> les communes en tant que moteur

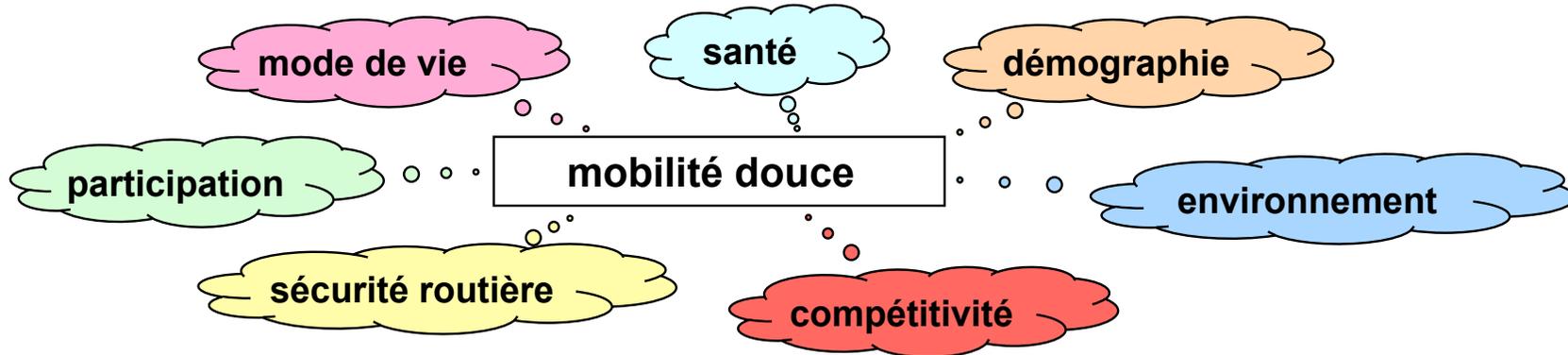


www.fahrradfreundlich.nrw.de (AGFS)

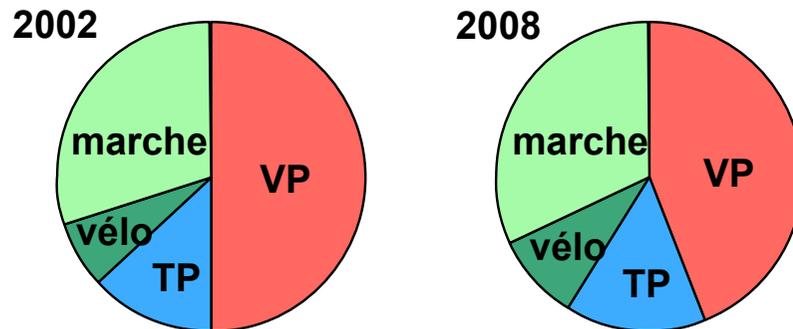


... mais: évolution côté société / usagers

mobilité douce: coup de pouce par d'autres méga-tendances



panel de mobilité (MiD 2002 => 2008): changement dans la pratique de déplacement



* centres de Hessen

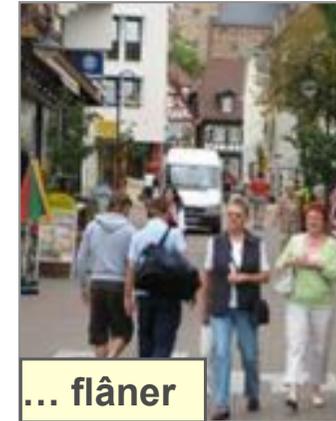
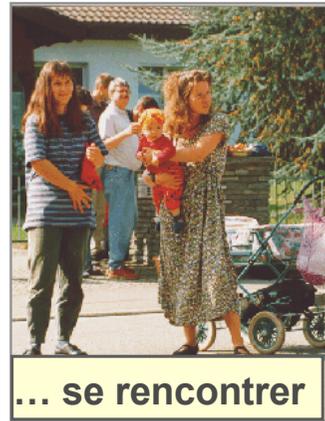
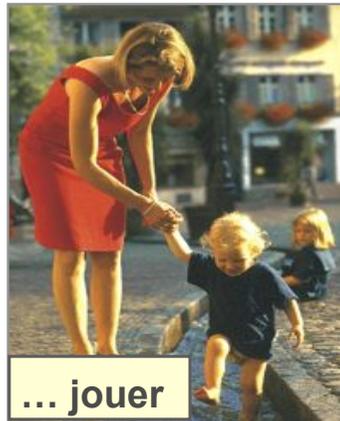
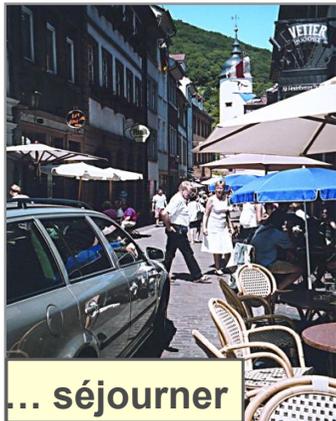
- ... voiture perd comme symbole de statut social
- ... choix modal s'effectue plus pragmatique
- ... habitude de déplacement multimodal augmente

=> mobilité douce = un mouvement de masse inaperçu ?

quel type d'espace-rue ?

=> multitude d'activités doit être évidente

=> fréquence piétonne importante



- rue commerçante
- parvis de gare
- rue avoisinant / perpendiculaire de zones piétonnes
- rue principale de bourg centre
- quartier médiéval ...

questions clés ?

gestion du stationnement

limitation / contrôle de vitesse

v/j supportable

[400v/h (RASt)...réalité: 13.000+ v/j]

longueur de secteur

[800m max.]

besoin des enfants / personnes âgées / handicapés

intégration du TC (D)

jeu d'enfants (D)



des rues conviviales



Brühl: Sternplatz 2006

- réduction: 11.000 v/j => 6.000 v/j
- accès: bande de pavé rouge transversale
- éléments diagonals
- linéarité automobile brisé
- ouverture du RDC vers la rue (terrasses...)



des rues conviviales



Kevelar: Roermonder Platz 2003

- N 491; rue principale
- 10.500 v/j
- pavé en diagonal
- amer: fontaine, bancs



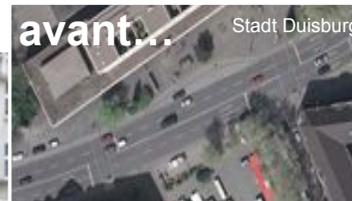
mobilité douce nécessite un regain de place

... privatisation du stationnement



- Friedrichshafen, arrière gare**
- 100 places => garage souterrain
 - place animé
 - accès mode doux vers la gare

... réduction de voirie



Duisburg Hamborn Altmarkt (2007)

- voiries: 4 => 2
- v/j: 18.000 => 13.000
- augmentation fréquence piétonne
=> animation du quartier / du marché

forte circulation contre-indication pour un partage d'espace?



Duisburg Opernplatz (2007)

- voiries: 6 => 2
- v/j: 18.000 => 14.000
- bande médiane
- effet de coupure surmonté



Ulm, Neue Straße (2007)

- voiries: 4 => 2
- v/j: 13.000
- bande médiane

=> fonctionnement, si

- ralentissement automobile efficace
- fréquentation piétonne importante

réseau mobilité douce

... directe, ininterrompu, confortable



20 Hauptwege Berlin
www.gruene-hauptwege-berlin.de



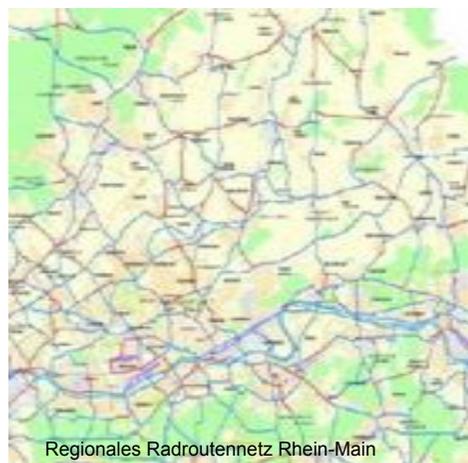
construction d'un cap

Fuss e.V.

20 chemins: analyse des points faibles et premières mesures

Berlin: réseau piétons

- définition de 20 axes principales
- 550km, 825 passages
- se déplacer, flâner, se détendre...
- but: combler les lacunes du maillage désamorcer les points d'accidents (liste de priorités)



Regionales Radroutennetz Rhein-Main



www.radroutenplaner-hessen.de



www.meldeplattform-radverkehr.de

Region Frankfurt: réseau vélo

- => planification: réseau régional 2.000km (SCOT)
- => carte interactive (itinéraires individuelles)
- => boîte à chagrin (usagers communiquent points faibles)

un besoin de qualité particulier



Bensheim, Bahnhofstraße

... qui croise le chemin de l'autre?

Fréquence VP << marche (VP: 400/h ⇔ piéton: 680/h)

=> inverser l'effet de coupure: à niveau pour piéton



Frankfurt, Sonnemannstraße

... condition de visibilité

- avancée pour cyclistes



Aachen, parvis de gare

... facteur émotionnel

- un tapis pour le piéton en provenance de la gare

apprendre des exemples pas trop réussit...



Bohmte Shared Space (2008)



- dominance de l'automobile (V 50)
 - surface non structurée
 - bande tactile mal interprété (trottoir, parking)
- => perte de place / de sécurité pour piéton et cycliste



Frankfurt Nieder-Erlenbach (2009)

- problème de stationnement
- non-acceptation des riverains (participation en amont déficiente)

tout simplement essayer

amélioration permanente pour mode doux via mesures temporel...



Jörg Thiemann-Linden

Frankfurt, zone de rencontre (2008)

- projet pilote (ExWoSt)
- aménagements légers
- après-midi des jeux d'enfants/semaine (passage, stationnement automobile interdit)



Frankfurt Magazin 2006



Frankfurt, Hauptwache (2009)

- zone piétonne ininterrompu
- semaine européenne de la mobilité
- => aménagement durable

facteurs de réussite

=> aménagements

- gestion du stationnement**
- limitation efficace de la vitesse**
- marquage des entrées**
- aménagements auto-explicatifs (matériel, marquage, couleur, amer, mobilier urbain)**

=> processus

- acteurs convaincu (élus, techniciens, riverains)**
- nouvelles espace-rues réalisées via modifications temporaires**
- garder l'esprit ouvert pour des retouches éventuelles (processus itératif)**

hypothèses à discuter

- le régime législatif n'est pas décisif, c'est l'aménagement concret qui compte
- la gestion efficace de a) vitesse et b) stationnement permet toute réalisation
- le respect par rapport à l'espace est un facteur clé
- des espace-rues transformés nécessitent une nouvelle appropriation / acculturation
- l'accoutumance peut apporter une sensibilisation ou rendre insensible



merci de votre attention et bonne discussion