



www.rue-avenir.ch

Projet norme SN 640 075 « Espaces de circulation sans obstacles »

Réflexions de Rue de l'Avenir

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Le comité de Rue de l'Avenir a pris connaissance du projet de norme SN 640 075 « Trafic des piétons, Espace de circulation sans obstacles ». Il se permet de vous communiquer ci-dessous ses réflexions et préoccupations.

Préalable à propos de RUE DE L'AVENIR

Rue de l'Avenir a été créée en 1981, sous le nom de Groupe conseil romand pour la modération de la circulation /GCR. Elle est constituée en association depuis fin 2011. Active en Suisse romande, selon l'article 2 de ses statuts, l'association :

- a) assure un travail d'**information** et de **sensibilisation**, au service des communes et des cantons, des bureaux d'étude, des associations spécialisées, des groupes d'habitants et de parents d'élèves ;
- b) cherche à promouvoir une vision de **rues qui ne soient pas que des routes**, favorisant la cohabitation des multiples usages et usagers, la sécurité des déplacements des usagers vulnérables et la qualité de vie en ville ;
- c) s'intéresse particulièrement aux thèmes des **aménagements de rues**, de la **modération de la circulation**, des **usagers vulnérables** (enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite) et des **modes doux (marche et vélo)**, son action s'inscrivant plus généralement dans un objectif de mobilité durable et d'urbanisme de proximité ;
- d) vise à **faire connaître des expériences et recherches novatrices** dans ces différents domaines, et à soutenir leur développement en Suisse ;
- e) joue un rôle de **passerelle** favorisant le partage de connaissances et le dialogue entre régions linguistiques de Suisse, entre la Suisse et d'autres pays (Europe, francophonie, pays anglophones), entre praticiens et chercheurs, entre habitants et responsables communaux,...;
- f) constitue une **plate-forme d'échanges** et d'action pour les associations et organismes membres, et de collaboration avec d'autres associations et organismes œuvrant dans des domaines proches et liés (notamment l'aménagement du territoire, la santé, le développement durable, l'énergie).

Le comité, organe actif de l'association, est composé de personnes actives dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme et de l'aménagement des espaces publics : à l'**EPFL**, dans des **bureaux privés** et des **administrations publiques**, ou dans le cadre d'**associations spécialisées** (transports, piétons, vélos).

Dans la perspective d'un espace public accessible à tous, et en lien avec ses activités, Rue de l'Avenir est ainsi directement intéressée par le projet de norme « Espace de circulation sans obstacles ».

ESPACE PUBLIC ACCESSIBLE A TOUS – UNE PROBLEMATIQUE ESSENTIELLE

Rue de l'Avenir est convaincue de l'importance de mieux prendre en compte les besoins des personnes handicapées dans l'aménagement des espaces urbains. Cette question a été largement négligée jusqu'à l'entrée en vigueur de la LHand, et reste encore très abstraite pour bien des planificateurs.

Même si l'on dispose déjà de recommandations très bien faites – en particulier le document « Rues, chemins, places » – la problématique mérite qu'on y consacre une norme spécifique. Le poids généralement accordé à une norme permettra sans doute que les exigences relatives aux personnes handicapées soient vraiment intégrées aux planifications, les recommandations gardant un caractère plus « à bien plaisir ».

UN EQUILIBRAGE INDISPENSABLE AVEC DES EXIGENCES MULTIPLES

Le projet de norme passe par contre « du rien au tout ». Si la liste des besoins et aménagements permet de rendre très concrets les types d'aménagements souhaitables, ce qui est une bonne chose, la norme est rédigée de manière extrêmement **contraignante** – à chaque ligne, on « doit » ou il « faut ». Elle semble ignorer le fait qu'un **projet urbain** est un **exercice très complexe**, qui nécessite de prendre en compte et **mettre en balance** des usagers, des usages et des exigences **multiples** – y compris urbanistiques et qualitatives.

Si l'existence de la LHand et le défaut de prise en compte des personnes handicapées légitime clairement un rattrapage, il apparaît **disproportionné** de basculer dans l'excès inverse et **soumettre toutes les autres considérations et exigences à celles de ces usagers en particulier**.

LE PRINCIPE DE SEPARATION (PRATIQUEMENT) IMPOSÉ – UN RETOUR EN ARRIERE

Le contenu de la norme concernant les principes de séparation/mixité est **très préoccupant**.

La séparation des usages et des usagers de la rue a été très largement pratiquée dès le début des années 50, en lien avec l'augmentation du trafic motorisé et selon une perspective très routière des aménagements.

Des décennies d'application de ce principe ont montré que, dans la pratique, la séparation comporte bien des effets négatifs. Ces 30 dernières années, en Suisse et en Europe, des expériences novatrices ont permis de **développer avec succès des solutions visant à réduire la séparation**, avec la perspective de créer une **autre culture** de la circulation et des aménagements, de permettre une **cohabitation** des usagers et redonner à la rue ses multiples fonctions.

Elles ont contribué à **mettre en question la séparation** comme garantie unique de sécurité : la « cohabitation », en favorisant les interactions entre les usagers, permet de réintroduire le facteur humain dans la circulation, de favoriser la qualité de vie dans l'espace public, et d'améliorer au final la sécurité de manière indirecte et non technique. Le suivi et les évaluations de ces expériences le démontrent.

En Suisse le canton de Berne est reconnu comme un précurseur dans le domaine. Pourtant toute une partie des aménagements réalisés dans ce canton ne seraient plus possibles selon les contraintes du projet de norme. Plus généralement ce serait le cas de bien des espaces publics existants, qui fonctionnent à la satisfaction de l'ensemble des usagers mais seraient demain contraires à la norme.

Une norme se définit comme « l'état des connaissances à un moment donné », à ce titre **une nouvelle norme se doit de tenir compte de l'évolution des pratiques et des mentalités**. Les normes SN 640 210 et suivantes adoptées en 1999 et 2000 ont par exemple largement tenu compte des expériences faites – notamment par le canton de Berne – et admis le principe de mieux intégrer les espaces riverains dans les aménagements, avec une séparation moins marquée.

Même si des compléments d'aménagement sont peut-être localement nécessaires dans certains exemples, particulièrement concernant les personnes malvoyantes ou aveugles, il n'est **pas acceptable**

que la norme préconise de fait une **réintroduction de la séparation comme principe de base**, de manière rigide et généralisée, sans paraître tenir compte de l'évolution de ces dernières décennies. De la même manière, le projet de norme introduit des **contraintes incompréhensibles concernant la mixité** – faible trafic, pas de transport public – en paraissant ignorer les enseignements des expériences faites ces dernières années, qui contredisent ces critères.

SEPARATION ? MIXITE ? POUR SIMPLIFIER ET POUR EVITER TOUT RISQUE CE SERA LA SEPARATION...

Si les mesures sont énoncées de manière contraignante, la **définition de ce qu'on entend précisément par « séparation » et par « mixité » prête par ailleurs à confusion**. Lors de la récente journée d'étude à Olten sur ce thème on a pu constater que les interprétations divergeaient selon les personnes.

Les normes VSS pèsent généralement de tout leur poids dans le développement des projets. Dans le doute quand à l'interprétation, au vu des contraintes imposées par une dérogation à la règle de séparation (avec les coûts induits !) et pour éviter tout problème, le planificateur risque bien d'opter pour la variante qui apparaît la plus simple – séparation partout – **sans plus chercher à imaginer des solutions nuancées**. Un projet innovant pourrait aussi se trouver pénalisé par l'autorité compétente, selon le degré d'interprétation de la part des services cantonaux qui valident les projets.

DES « RECETTES », MAIS PAS UN PROCESSUS. ET PEU D'OUVERTURE A DES SOLUTIONS NOVATRICES

« L'enfer est pavé de bonnes intentions ». Dans un souci peut-être de rendre la problématique très concrète et s'assurer que les besoins des personnes handicapées soient bien pris en compte, le projet de norme va **trop loin dans le détail**.

Les solutions sont listées de manière très exhaustive et souvent **trop rigide**, avec une **marge de manœuvre très faible**. La norme ne laisse pas de place à une évolution possible des matériaux et des éléments d'aménagements, encore moins à l'**imagination** de la part des acteurs du projet.

En outre les prescriptions **s'appliquent indifféremment quel que soit le contexte**, sans tenir compte du type de localité (centre de localité à caractère urbain, petite rue de quartier, village), des flux d'usagers et du fonctionnement de l'espace, des spécificités locales.

La volonté d'exhaustivité rend le texte très touffu. **Fond et forme sont souvent mêlés** sans hiérarchisation claire, dans le texte de base comme dans l'annexe. On finit par ne plus savoir ce qui est principe de base – le « pourquoi », par exemple pourquoi faut-il une ligne de guidage – et son application concrète et technique – le « comment » et les mesures possibles.

Enfin, et peut-être surtout, la mise en œuvre d'une **addition de mesures partielles ne suffit pas à garantir un bon projet**, y compris pour les principaux bénéficiaires concernés. Les exemples récents du Glattalbahn ou du Tram Bern West, pour ne citer que ceux-ci, ont montré que c'est surtout par un **processus, intégrant les acteurs concernés tout au long du projet**, que l'on peut **construire ensemble** des solutions intéressantes voire novatrices. Celles-ci peuvent être très simples, elles ne sont pas toujours techniques, et peuvent souvent être intégrées à d'autres éléments d'aménagement.

Cette dimension de processus est malheureusement **absente de la norme**. La concertation entre les différents intérêts et éléments à prendre en compte ne fait même, pour le moment au moins, *explicitement* pas partie de la norme (voir paragraphe A2 du projet de norme).

DES AMENAGEMENTS LOCALISES – MAIS AUSSI L'ACCESSIBILITE D'UN RESEAU

A côté des mesures spécifiques localisées, il serait utile que la norme comporte également des **recommandations à une échelle plus large**. L'un des exemples présentés à Olten, celui de la ville de Stalsen (Allemagne), était intéressant par le fait qu'on a d'abord évalué la situation à l'échelle de la ville, puis défini des priorités sous la forme d'un réseau cohérent minimal permettant d'accéder aux principales destinations et de les relier.

La réalité du terrain et l'ampleur de la tâche font que l'on ne peut pas imaginer de manière réaliste atteindre une situation idéale à grande échelle, sauf à (très) long terme. Une première étape de planification à l'échelle du réseau d'une commune **incite à aborder la problématique de manière globale**, pour pouvoir définir le réseau cohérent minimal nécessaire, et fixer ensuite des priorités de réalisation. A l'échelle d'une commune, cette manière de faire garantit au final une accessibilité meilleure que le traitement conforme à la norme de quelques tronçons de rues, à l'intérieur d'un réseau qui risque de rester en (grande) partie inaccessible.

ELEMENTS DE CONCLUSION

Le projet de norme est le résultat d'un effort indéniable de clarification des besoins des usagers handicapés. Les recommandations trop détaillées et leur caractère impératif et exclusif finissent cependant par se distancier de la **réalité** de l'élaboration d'un projet comme de celle du terrain.

Il manque dans le projet **l'essence** même de la norme – quels sont les principes fondamentaux – et une distinction plus claire entre l'énoncé des principes et leur traduction dans des mesures concrètes.

A vouloir trop maîtriser chaque détail, la norme risque d'être source de **blocage** de projets plutôt que l'outil de **promotion** souhaité vers une accessibilité pour tous. Les mesures devraient être traitées comme des exemples souhaitables, permettant d'illustrer la mise en œuvre des principes, non comme une liste exhaustive non négociable.

Les solutions uniquement techniques négligent l'importance de la **dimension humaine et participative** dans l'élaboration intelligente d'aménagements favorables aux personnes à mobilité réduite, permettant d'intégrer leurs besoins dans un **projet global et cohérent**, tenant compte de l'ensemble des contraintes et du contexte.

La norme devrait à notre sens :

- établir une **distinction plus claire** entre **principes de base** (ce que l'on doit viser et pourquoi) et **mesures** permettant de les mettre en œuvre (illustrant concrètement les principes) ;
- laisser **plus d'ouverture quant aux solutions possibles** (éventuellement hiérarchiser les mesures : certaines sont peut-être vraiment incontournables, d'autres souhaitables ou illustratives) ;
- de manière générale **recommander** et **inciter** plutôt que contraindre (les dispositions contraignantes ne sont pas une obligation pour une norme, voir par exemple le type de formulation des normes SN 640 210 et suivantes) ;
- être **plus souple sur la question de la séparation** : si des éléments « séparateurs » – ou peut-être plutôt : de repérage du bord de chaussée – sont jugés nécessaires à certains endroits, en particulier les traversées, on ne voit pas la raison de les imposer sur toute la longueur d'une rue ; l'identification de la zone de circulation devrait aussi pouvoir se faire autrement que par une différence de niveau ; etc.
- traiter la question des **processus**, en exploitant les expériences faites dans le domaine, incitant à développer les projets de manière concertée plutôt que par une application mécanique de mesures techniques ;
- introduire des **recommandations** traitant de la **planification à l'échelle des réseaux**.

TERMINOLOGIE

Sur le plan de la terminologie – et ce n'est pas qu'une question de forme – on pourrait souhaiter un **titre plus positif et moins technique**, dans le sens par exemple d'un « **espace-rue accessible à tous** ».

De manière générale les normes VSS, en français en tout cas, gagneraient à **adapter la terminologie utilisée en fonction des usagers**. Le vocabulaire repris de la terminologie routière est particulièrement peu pertinent quand on parle de piétons et d'espaces publics (« trafic des piétons », « espace de circulation », devraient par exemple être remplacés par « déplacements des piétons » et « espace-rue »).

Par ailleurs la **traduction** du texte français devrait être vérifiée : la rédaction est par endroits peu compréhensible (on ne comprend pas concrètement ce que signifie le texte), et il y a semble-t-il ici ou là une erreur de traduction. Nous pouvons transmettre un retour plus détaillé si souhaité.

Le comité de Rue de l'Avenir vous remercie de l'attention que vous porterez à ses réflexions, et vous présente ses cordiales salutations.

Au nom du comité de Rue de l'Avenir :



Lausanne, 31 juillet 2013