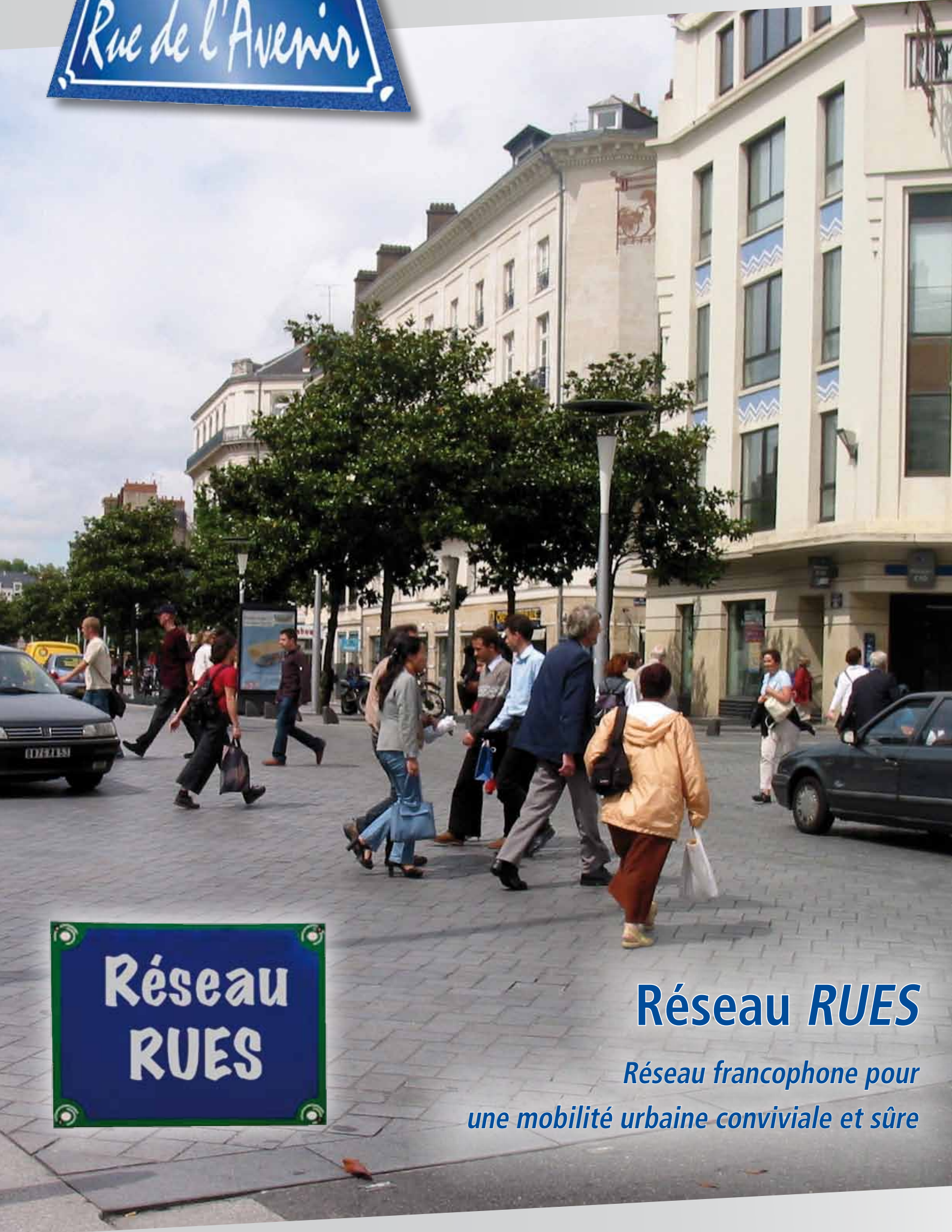


Rue de l'Avenir



Réseau
RUES

Réseau *RUES*

*Réseau francophone pour
une mobilité urbaine conviviale et sûre*



Flâneur d'Or 2011

Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Premio infrastrutture pedonali

Appel à candidature

«Flâneur d'Or 2011 – Prix des aménagements piétons»

Des chemins piétons directs et sûrs ainsi que des places et des espaces publics attractifs invitent à la flânerie et améliorent la qualité de séjour. Les communes, les institutions, les spécialistes et les personnes engagées qui se mobilisent pour des infrastructures favorables aux piétons doivent être récompensés pour leur engagement. Dans ce but, «Mobilité piétonne» met au concours le «Flâneur d'Or 2011 – Prix des aménagements piétons», qui sera attribué pour la septième fois en 2011 avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'entreprise Signal SA.

Les projets visés doivent être innovants, efficaces, et apporter une plus-value pour les piétons et piétonnes. Comme récompense, le jury décernera un prix de CHF 10'000.- ainsi que des distinctions dans les différentes catégories. Les lauréats seront désignés lors d'une conférence de presse nationale. Le partenaire médiatique «Commune suisse» et le magazine d'architecture «Hochparterre» feront un portrait complet du projet gagnant.

Délai d'inscription 30 avril 2011

Pour plus d'informations: www.flaneurdor.ch

Contact: Mathieu Pochon (Mobilité piétonne)

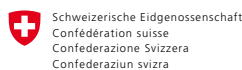
043 488 40 35 mathieu.pochon@mobilitepietonne.ch



Association Transports
et Environnement



HOCH
PART
ERRE



Bundesamt für Strassen ASTRA



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri



Impressum

Rue de l'Avenir - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association transports et environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*, Liges de la santé VD.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

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

Contact conseillers régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

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

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Coordination du numéro et photos: Alain Rouiller

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Nantes. 4e réunion du réseau RUES. Le cours des 50 otages a été réhabilité en axe écomobile: axe tram, large espace piéton, diminution des voies de circulation de 8 à 2 avec 20'000 v/j, zone 30 avec traversée libre «à la Kôniz».

RdA

Réseau RUES: réseau francophone

Ce bulletin est l'occasion de présenter le Réseau RUES, Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre, créé en 2005 à l'initiative de Rue de l'Avenir (Suisse) et de Rue de l'Avenir (France) avec le soutien rapide du CERTU français et de l'Institut belge de sécurité routière. Le réseau est actif dans 5 pays francophones: Belgique, Luxembourg, France, Québec et Suisse. La présentation de ces organismes fait l'objet de ce bulletin. L'une des caractéristiques et des richesses de ce réseau informel est la diversité des participants, géographique bien sûr mais aussi professionnelle, accueillant en son sein des associations et des organismes gouvernementaux. Les réunions du Réseau sont l'occasion d'expérimenter sur le terrain les nouvelles pratiques: les *zones de rencontre* à Berne et à Bienne (CH), la cohabitation des usagers dans les *traversées libres* à Kôniz (CH) ou à Nantes (F), la mise en place du *30 km/h* à l'échelle d'une ville entière, sauf quelques axes à *50 km/h* à Lorient (F), la prise en compte de la *mobilité douce* dans une ville de caractère médiéval à Malines (B) ou une ville nouvelle à Louvain-la-Neuve (B).

L'objectif du réseau est d'échanger les connaissances, de connaître les nouvelles pratiques et de voir celles qui pourraient être reprises dans les autres pays. Deux dossiers sont à cet égard emblématiques.

Zone de rencontre. Il est à noter que ce concept de zone donnant la priorité aux piétons a été introduits en Suisse en 2002, puis en Belgique, au Luxembourg et finalement en France en 2008 (page 7). Les partenaires du Réseau RUES n'y sont pas étrangers.

Code de la rue. Cette philosophie nouvelle et prometteuse, née en Belgique, a fait des émules au Luxembourg et en France (page 5). Le code de la rue introduit notamment le *principe de prudence* et établit désormais une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible. Rue de l'Avenir va lancer le débat en Suisse.



Rue de l'Avenir: Ville à 30 Ville à vivre

Le projet mise en place dès 1981 par Rue de l'Avenir (Suisse), avec la prise en compte de l'espace-rue et de la sécurité durable pour tous, y compris pour les usagers vulnérables a fait des émules, avec, en 1988, la création de la «Rue de l'Avenir France».

La «Rue de l'Avenir France» est une association généraliste en matière de déplacements urbains, qui porte un projet visant l'amélioration de la qualité de vie en ville. Face à l'occupation abusive de l'espace urbain par les voitures, tous les usagers souhaitent aujourd'hui reconquérir leur ville. La rue n'est pas en effet seulement un espace de circulation, c'est aussi et surtout un espace de vie. Ce projet a pour objectif de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

Le code de la rue

Les zones 30 ont été créées en France en 1990 (en 1989 en Suisse). C'était la possibilité pour les villes de créer une « zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30km/h ». Cette mesure avait un objectif prioritaire: modérer la circulation automobile sur le plan de la vitesse mais aussi quant au nombre de véhicules. Rue de l'Avenir a très tôt soutenu cette mesure. Depuis, la démarche *Code de la Rue* est venue consolider ces différents points. Le décret du 30 juillet 2008, qui s'en inspire, ins-

taure le principe essentiel du respect du plus faible par le plus fort, la création de la zone de rencontre et des doubles sens cyclables dans les zones 30. Il souligne également la nécessité d'un aménagement cohérent avec l'objectif de modération de la vitesse

Très rapidement le progrès que constitue la mise en œuvre des zones 30 a fait naître une ambition plus fondamentale, celle « d'inverser la réglementation en matière de limitation de vitesse, la norme devenant le 30 km/h en ville avec mise à 50 km/h de certaines rues... »: la ville à 30.

Rue de l'Avenir (France) a notamment publié «Aménagement et bonnes pratiques» (2007). En 2009 elle a lancé avec les Droits du piéton et la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) une campagne «Pour l'avenir de la ville» pour promouvoir les mesures du décret du 30 juillet 2008 auprès de ses partenaires institutionnels et associatifs dans plusieurs villes Grenoble, Lyon et Paris. En 2010 elle a organisé plusieurs rencontres: «La mobilité au cœur des éco-quartiers» et «la ville à 30, ville à vivre» à Montreuil et à Arles avec le soutien des municipalités concernées.

Une nouvelle édition de sa brochure «Le code de la rue dans le code de la route» a été réalisée en octobre 2010. Depuis septembre 2010 est lancé le Concours «La rue... On partage !» destiné aux associations locales, aux conseils de quartier et aux groupes d'élèves de collèges et de lycées de la Région Ile de France. En 2011 Rue de l'Avenir (France) poursuivra son travail de communication, d'une part, sur le Code de la Rue, en particulier à Bordeaux, et, d'autre part, sur le thème «Ville à 30, Ville à vivre» avec la participation à une campagne nationale avec d'autres associations. Elle commencera à traiter du stationnement sous l'angle d'une occupation abusive de l'espace public.

Pour en savoir plus:

www.ruedelavenir.com

Nombreuses informations sur les activités, les publications mentionnées ci-dessus, les journées d'étude et le bulletin de Rue de l'Avenir France.

Contact: Gilbert Lieutier, président
infosrda@ruedelavenir.com



Rue de l'Avenir (Suisse)

Rue de l'Avenir Suisse (RdA) fête cette année ses 30 ans d'existence, en effet elle a été créée à Lausanne, le 3 octobre 1981. RdA est une plateforme d'information et de diffusion de connaissances en Romandie sur la sécurité des déplacements et la mobilité douce, l'amélioration du cadre de vie dans le cadre d'un espace-rue (urbanisme de proximité) où la sécurité et la cohabitation des usagers est au centre des préoccupations. RdA offre de nombreuses prestations aux techniciens des communes et des bureaux spécialisés, aux élus et aux associations d'habitants ou de parents : conseils (diagnostics, audits, pré-étude divers, organisation de visites et de journée d'étude thématique etc), journée annuelle, bulletin, infolettre et enfin le site www.rue-avenir.ch

Les correspondants du réseau RUES s'apprêtent à visiter Lorient – Ville 30, qui a été mise à 30 km/h sauf quelques axes à 50 km/h.



Certu

Service technique national du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le certu (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) constitue un centre de ressources en aménagement des villes et territoires urbains.

Le certu élabore et diffuse des connaissances et des outils méthodologiques dans les domaines liés aux questions urbaines, pour les services de l'État, les collectivités locales, les bureaux d'études et les entreprises privées. Il organise son activité de service public en venant en appui des politiques publiques comme des savoir-faire professionnels.

Au sein du certu, le département Voirie, espace public se positionne plus particulièrement sur la conception et la gestion de l'espace public urbain, qu'il soit dédié à la circulation routière et aux différents modes de déplacement, ou qu'il soit destiné à l'ensemble des autres usages. Son groupe Sécurité des usagers et déplacements se concentre sur les enjeux de sécurité routière. Il promeut la sécurité des déplacements par

des approches globales sur la voirie et son environnement urbain, qui permettent en particulier d'apaiser la circulation et d'assurer la cohabitation des nombreux usages de l'espace public, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables. Ce domaine transversal s'articule notamment avec la mobilité, l'urbanisme, l'accessibilité, la qualité environnementale et le paysage.

Code de la rue

Cheville ouvrière technique de la démarche «code de la rue» lancée en France en 2006, le certu poursuit le porté à connaissance des bonnes pratiques, des méthodologies et des outils permettant un management des politiques d'apaisement de la circulation, par exemple avec les zones 30 et les zones de rencontre. Ceci passe par des journées de

sensibilisation des élus et des techniciens, de formation et d'échanges, ainsi que par la mise au point de fiches de cas pratiques.

Pour en savoir plus

Le site du certu (www.certu.fr) est complexe, mais riche en informations avec de nombreux documents à télécharger gratuitement. De plus, le certu publie plusieurs lettres d'information électroniques intéressantes. A relever «Vient de paraître» et «Transflash» sur les déplacements urbains. Nous vous en recommandons l'abonnement gratuit (www.certu-liste.com).

Contact: Benoît Hiron, chef du groupe «sécurité des déplacements et usagers»: benoit.hiron@developpement-durable.gouv.fr



Organisme du réseau scientifique et technique (RST) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, le CETE de Lyon est l'un des 8 CETE de France.

L'ensemble des CETE, avec le CERTU et les autres services du RST, contribuent aux innovations et à l'expertise scientifique nécessaire à l'intégration du développement durable dans les politiques publiques, en particulier via des prestations de recherche appliquée dans le cadre national ou européen, de contribution à l'élaboration de réglementations, de règles de l'art, de méthodes, d'outils techniques, des actions de formation et d'animation.

Au niveau local, chaque CETE produit des prestations pour les clients territoriaux de sa zone d'action, prestations qui se déclinent en études, expertises, assistances

techniques à maîtrise d'ouvrage ou maîtrise d'œuvre, contrôles et essais en laboratoire ou sur le terrain. La zone d'action du CETE de Lyon comprend essentiellement les régions d'Auvergne, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes.

Au sein du CETE, l'unité «Usagers et partage de la voirie» travaille sur l'aménagement des voiries urbaines, visant à favoriser les circulations douces (à pied, à vélo), l'accessibilité des personnes handicapées, l'insertion urbaine des transports collectifs et notamment celle des tramways, et plus généralement la sécurité et le confort d'usage de la ville pour tous les usagers.

Pour en savoir plus

www.cete-lyon.developpement-durable.gouv.fr

Contacts: Catia Rennesson, cheffe de l'unité «Usagers et partage de la voirie»
Catia.Rennesson@developpement-durable.gouv.fr



L'institut belge pour la sécurité routière

L'IBSR est l'instance au service des autorités publiques, et notamment du Ministère de la Mobilité et des Transports, et du Service Public fédéral (SPF) Mobilité et Transports. A ce titre, l'IBSR est chargé de préparer et de mettre en œuvre sa politique en matière de sécurité routière.

L'IBSR est un prestataire de services aux autorités publiques qui interviennent dans les domaines ayant un impact sur la sécurité routière. La sécurité routière se caractérise au niveau belge par une grande multiplicité des intervenants. L'IBSR souhaite dès lors se profiler comme interlocuteur relais et comme instance de concertation et de coordination entre les multiples intervenants en matière de sécurité routière, au niveau fédéral, régional, provincial, local ou communal.

Belgique:

le pays d'origine du Code de la rue

La plupart des accidents graves impliquant des usagers vulnérables ont lieu en agglomération, ces usagers sont les parents pauvres d'un code de la route principalement axé sur la circulation des véhicules motorisés !

C'est sur base de ce double constat que le code de la route belge s'est enrichi d'importantes modifications reprises sous l'intitulé du «**code de la rue**». Ces modifications sont d'application depuis le 1er janvier 2004, elles visent avant tout à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers vulnérables.

Quels sont ces modifications?

Il s'agit avant tout de mettre en place une nouvelle philosophie

Dorénavant, la voie publique n'est plus vouée uniquement à la fonction de circulation, chaque usager y trouve sa place et doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques ou son moyen de locomotion. C'est pourquoi, la nouvelle réglementation introduit un principe général de prudence et établit désormais une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible.

Elle stipule en effet que le conducteur ne peut mettre en danger les usagers les plus vulnérables, qu'il doit adapter sa vitesse en fonction de la présence d'usagers faibles et

qu'il doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible.

De préciser quelques concepts

L'introduction d'une série de nouvelles définitions telles que celles de la rue, la place, la zone de rencontre, l'usager, le piéton... met concrètement en œuvre une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique.

D'apparence anodine, ces définitions, ont leur importance, dans la mesure où elles clarifient certaines notions qui étaient soit floues soit parfois inexistantes dans la réglementation précédente. Certains statuts maintenant définis ont un impact réel sur la forme que prennent certains aménagements.

Ces règles répondent simplement aux principes du bon sens, elles visent toutes le même objectif: offrir davantage de sécurité à chacun et rendre la vie en agglomération plus belle et plus agréable pour tous.

Sources: *Le code de la rue... La rue pour tous: le 1er janvier 2004, l'heure fut aux changements*, IBSR, 2003

Pour en savoir plus

Riche documentation sur le site de l'IBSR (www.ibsr.be) à la rubrique information du «webshop». La plupart des règles du code de la rue peuvent être consultées dans la brochure «*Circulation routière: ce qui a changé depuis 2000*». Lecture recommandée: la revue «*Via Secura*».

Contact: Arnaud Houdmont, Département mobilité et infrastructure arnaud.houdmont@ibsr.be

L'Unité «Développement, Mobilités, Environnement et Territoires» (Demeter) de l'Université de Liège est le deuxième correspondant belge du Réseau. Contact: Philippe Hanocq p.hanocq@ulg.ac.be



La Sécurité Routière Luxembourg

La Sécurité Routière est l'association luxembourgeoise pour la prévention des accidents de la route, asbl fondée en 1960 reconnue d'utilité publique le 17 mai 1996.

Elle a pour objet de promouvoir et d'encourager toutes initiatives propres à accroître la protection des usagers et des riverains de la route et à prévenir les accidents de la circulation routière. Du fait de la taille du pays, l'association est amenée à collaborer tant sur le plan national qu'international avec des associations qui poursuivent des buts analogues aux siens ou facilitent la réalisation de ses objectifs.

Pour en savoir plus:

www.securite-routiere.lu

Contact: Isabelle Medinger, directrice medinger@securite-routiere.lu

Louvain-la-Neuve. 5e réunion du réseau RUES. La ville nouvelle accueille les piétons et cyclistes en surface, les automobiles se trouvent en souterrain.



Québec: nos trois correspondants d'Amérique

Le réseau RUES compte trois correspondants au Québec, le ministère des Transports, la Fondation Rues principales et Vélo Québec. C'est l'occasion de les présenter aux lecteurs européens.



Ministère des Transports du Québec

Au Québec, depuis plusieurs années, la mobilité en milieu urbain fait l'objet de nombreux débats. Sécurité des usagers, y compris les plus vulnérables, cohabitation et partage de la rue, promotion des modes de transport actifs, gestion des vitesses sont autant de questions d'actualité. Elles concernent de nombreux acteurs, parmi lesquels les municipalités, qui gèrent la très grande majorité du réseau routier urbain, et le ministère des Transports du Québec. Celui-ci, responsable de l'encadrement légal et normatif, est également très actif dans les domaines de la recherche, du développement et de la diffusion de l'expertise.

Ainsi, le Ministère va très prochainement débiter la publication d'une série de fiches techniques sur les aménagements modérateurs de la vitesse. L'objectif est de fournir une information à jour et adaptée au contexte québécois. La réduction des largeurs de voies ou la construction d'avancées de trottoirs, de dos d'âne allongés ou d'autres types d'aménagement doivent en effet tenir compte de trames et de gabarits de rues qui contribuent souvent à la vitesse, ainsi que de conditions hivernales rigoureuses.

Pour en savoir plus:

www.mtq.gouv.qc.ca => partenaires => municipalités => sécurité routière.

Contact: Catherine Berthod, Direction de la sécurité en transport
Catherine.Berthod@mtq.gouv.qc.ca



Vélo Québec

Associée historiquement à la promotion du vélo, l'association Vélo Québec coordonne depuis 2005 Mon école à pied, à vélo!, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école. Les écoles touchées reçoivent le soutien de l'équipe de spécialistes de Vélo Québec, ou de l'organisme régional associé, dans la mobilisation du milieu scolaire et la réalisation d'un plan de déplacement. Ce plan comporte des recommandations pour amener un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles vers le transport actif dans les déplacements quotidiens. Ces recommandations s'adressent aux administrations scolaires et municipales. Et pour boucler la boucle, les administrations municipales sont invitées à adhérer à Ville active! une démarche comprenant une formation technique de Vélo Québec qui s'appuie sur le contenu de son plus récent ouvrage.



Pour en savoir plus:

www.velo.qc.ca > Transports actifs.
Informations sur Mon école à pied, à vélo!, sur Villes actives!, sur les formations techniques ou le manuel Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Contact: Jean-François Pronovost, vice-président jfpronovost@velo.qc.ca



Fondation Rues principales

Au cours des 25 dernières années, la Fondation Rues principales, un organisme à but non lucratif incorporé qui œuvre principalement au Québec, s'est employée à secondar les municipalités et collectivités dans leurs efforts de revitalisation socio-économique et de mise en valeur des milieux de vie.

Son action porte à la fois sur les aspects: de l'organisation concertée des acteurs du milieu; du développement économique afin de mieux répondre aux besoins des citoyens; de l'animation et de la promotion du milieu afin d'y favoriser sa vitalité socio-culturelle; des améliorations physiques à apporter au cadre de vie.

Dans cette optique, la Fondation est appelée à conseiller les intervenants municipaux sur les meilleures pratiques à adopter et notamment en ce qui a trait à la gestion de l'espace public qu'est la rue. Par son travail d'expertise et d'accompagnement, la Fondation propose concrètement, à la suite d'une réflexion collective locale, des façons de mieux utiliser et aménager la rue comme espace public où doivent cohabiter piétons, cyclistes, automobilistes et transport en commun. À l'aide d'esquisses, elle traduit visuellement les potentiels de changement afin de rendre les rues plus conviviales et sécuritaires, et de rendre les solutions à adopter faisables et réalistes eu égard au contexte québécois.

Pour en savoir plus:

www.fondationruesprincipales.qc.ca/fr

Contact: François Varin, directeur
fvarin@ciril.qc.ca

La zone de rencontre: un acquis francophone...

La zone de rencontre – introduite en 2002 en Suisse, en 2004 en Belgique et en 2008 en France – est bien connue des lecteurs de Rue de l’Avenir. Son historique¹ et la controverse avec les «shared spaces» un peu moins. Voyons en détail.

Les premières zones résidentielles (woonerf) sont introduites aux Pays-Bas dès 1976, avec un panneau spécifique. La Belgique (1977) et la Suisse (1979) introduisent la rue résidentielle, elle est réservée aux quartiers d’habitation avec peu de circulation, les règles sont assez contraignantes. L’article 27bis de la convention de Vienne sur la circulation routière et le panneau européen bien connu sont la base de la réglementation.



Berne. 3ème réunion du réseau RUES. Zone de rencontre «à la demande» en ville de Bern; mise en place avec l’accord des habitants de la rue.

En 2002, la Suisse élargit le concept et introduit la zone de rencontre – 20 km/h avec priorité aux piétons, et transit éventuel autorisé – la Belgique et le Luxembourg suivent en 2004, la France en 2008.



La Haye

Des régimes très différenciés.

La plupart des pays européens ont introduit le concept de priorité piétonne, avec le panneau européen «zone résidentielle» avec des régimes et des vitesses parfois très différents. Dans la première catégorie, les pays dans lesquels il s’agit bien d’une rue résidentielle, sans circulation de transit: Autriche, Italie, Espagne, Norvège, Islande, Grèce, Lettonie,

Hongrie, Finlande, Bélarus et République tchèque. La vitesse y est généralement de 20 km/h, sauf en Autriche (10 km/h), en Norvège (8 km/h) et Islande (15 km/h).

Sept pays – Allemagne, Pays-Bas, Suède et les pays francophones avec la zone de rencontre – Suisse, Belgique, Luxembourg et France – ouvrent ces zones, ce ne sont plus seulement des rues, au trafic de transit éventuel. La vitesse y est de 20 km/h, sauf aux Pays-Bas (8 km/h et 15 pour les nouvelles zones, avec le «panneau suisse» !), en Allemagne et en Suède (8 km/h). A noter que la Belgique a bien introduit la zone de rencontre dans son «code de la rue» de 2004, elle est toutefois toujours en attente de concrétisation et en reste pour le moment avec les zones résidentielles classiques.

Compléments et liens sur www.rue-avenir.ch

Espace partagé: controverse

L’idée d’espaces partagés et de cohabitation des usagers fait son chemin. Jusque là tout va bien, c’est ensuite que cela gêne. D’un côté, certains, principalement aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et en Allemagne, préconisent une «circulation sans règle». Le «shared space» (voir encadré), la vitesse maximale autorisée y est généralement de 50 km/h et les véhicules y sont prioritaires. De l’autre côté, les pays francophones européens préconisent la zone de rencontre qui fixe clairement les priorités en faveur du plus vulnérable, le piéton. Le réseau RUES défend clairement ce point de vue.

Alain Rouiller, alain.rouiller@ate.ch ■



France: Face à la foudrature des panneaux européens, la solution française est la plus claire.

1) Informations tirées principalement de la présentation d’Arndt Schwab de l’association allemande des piétons Fuss e.V., lors du congrès Walk 21 à La Haye en 2010.

Shared space - la rue est nue

«A l’inverse des mesures de modération de la circulation en oeuvre dans les années 80, le concept du Shared Space n’est pas basé sur des règles de circulation restrictives. Son objectif est plutôt d’aboutir à une modification volontaire du comportement de tous les utilisateurs des espaces publics en s’appuyant sur un aménagement approprié de la circulation. Pour parvenir à ce résultat, les règles de circulation et en particulier les panneaux de signalisation doivent être supprimés et être remplacés par des règles sociales.

Le concept du Shared Space se caractérise par la suppression, dans la mesure du possible, des feux, des panneaux de signalisation et du marquage. L’objectif est d’aboutir à une utilisation commune et communautaire de l’espace mis à disposition. Les automobilistes doivent comprendre qu’ils font partie intégrante d’un tissu social et culturel auquel ils doivent adapter leur comportement au volant et dans le cadre duquel il est nécessaire pour eux d’adopter un comportement social et de s’habituer à ralentir et s’attarder. Une personne qui s’attarde dans un lieu ne se comporte pas de la même manière qu’une personne qui se contente de suivre son itinéraire».

Extrait de «Intérêt et incohérences du Shared Space» de J. Gerlach, Drs. Rob Methorst, D. Boenke, et Jens Leven.

Il est intéressant de noter que «shared space» n’est généralement pas traduit en français. On pourrait dire co-utilisation de l’espace, un espace pour tous.

Pour en savoir plus:
www.shared-space.org

Colloque «Renouveau de la marche en Suisse et en Europe»

Marquant la fin du projet européen COST358 et du projet suisse qui lui était lié, le colloque organisé à l'EPFL le 8 avril prochain sera entièrement consacré à la thématique de la marche et des piétons. Il s'adresse à un public large, et vise à favoriser les échanges entre les nombreux acteurs concernés par la problématique.

On assiste depuis une dizaine d'années à une redécouverte de la marche, en Suisse et en Europe. Longtemps resté le grand oublié des politiques de déplacements, le piéton suscite aujourd'hui un regain d'intérêt manifeste, en lien avec des problématiques de développement durable, mais aussi de santé, d'urbanité et de qualité de vie en ville.

Une évolution dans plusieurs domaines

En Suisse, les statistiques récentes attestent d'une augmentation des étapes parcourues à pied. Probable réponse à une évolution des politiques en la matière, développées depuis le milieu des années 90, surtout dans les grandes villes. Ces exemples font progressivement école dans des localités plus petites. L'exigence de prendre en compte la mobilité douce dans les projets d'agglomération a aussi contribué, dans une certaine mesure, à ce renouveau.

L'évolution est également sensible au niveau de la recherche: en Europe et à l'échelle internationale les chercheurs sont de plus en plus nombreux à s'intéresser à la problématique. Le projet COST358 «Pedestrian Quality Needs» en témoigne: il a associé près de 70 chercheurs d'une vingtaine de pays européens, avec l'objectif ambitieux de chercher à intégrer des approches multiples, mais souvent sectorielles, dans une vision globale.

Approche théorique et expériences de terrain

Le colloque organisé à l'EPFL s'adresse à un public large, la problématique concerne de multiples acteurs. On abordera ainsi la thématique sous plusieurs angles, théorique et stratégique, mais aussi pratique et opérationnel. Marquant la fin du projet COST, la manifestation est destinée à faire connaître des réflexions issues de ce projet, mais elle sera aussi ouverte à la présentation d'autres

recherches, démarches ou expériences récentes, permettant de donner un aperçu de la diversité des approches dans le domaine, avec des intervenants invités de Hollande, d'Angleterre, de France et de Suisse.

Etat des lieux et perspectives

La partie introductive permettra de découvrir les principaux enseignements tirés du projet COST358, en particulier les réflexions concernant les tendances actuelles et les enjeux liés à la thématique, et une vision prospective à l'horizon 2030.

Elle sera suivie de la présentation d'exemples de mise en œuvre de politiques locales, illustrant des exemples de stratégies et de mesures possibles à différentes échelles territoriales: exemple emblématique de Londres, métropole européenne, mais aussi exemple de ville petite/moyenne en Suisse – Yverdon-les-Bains (prix Wakker 2009 et ville-centre d'un projet d'agglomération reconnu pour sa qualité concernant la mobilité douce).

Des enjeux pour l'avenir

On s'intéressera enfin à la situation hors des grandes villes, dans des communes suburbaines et périurbaines (un des volets du projet COST suisse). En Suisse les villes denses, structures bâties favorables à la marche, n'abritent qu'un tiers environ de la population, l'accessibilité à pied et la qualité urbaine de territoires moins évidemment favorables au piéton constitue un enjeu important pour l'avenir.

Dans la partie consacrée aux «Enjeux pour l'avenir», on découvrira trois autres présentations, abordant des problématiques très différentes: les synergies potentielles entre marche et transport public, avec la présentation d'une démarche innovante initiée par la RATP, au travers notamment d'ateliers de réflexion associant de nombreux acteurs. Et celles entre politiques territoriales et santé,

la promotion de la marche dans les déplacements au quotidien devenant un moyen simple et efficace de lutte contre le manque d'exercice physique.

On y parlera enfin... des usagers. Quelles sont les attentes du marcheur moyen – pratiquant et potentiel? Qu'est-ce qui peut inciter à se déplacer plus souvent à pied? Comment faire passer le message de la promotion?

La table ronde de l'après-midi, sur le thème «Un pas plus loin, vers la mise en œuvre», permettra de revenir sur les présentations de la journée et donnera une large place aux échanges entre intervenants et participants. Des stands et des posters compléteront les présentations, permettant d'illustrer l'éventail des approches actuelles d'une problématique qui va prendre de plus en plus d'importance dans les années à venir.

Dominique von der Mühl

Collaboratrice scientifique Chôros-EPFL ■

Programme détaillé et inscriptions en ligne sur: <http://choros.epfl.ch> > Actualité