

## La place de la voiture dans les éco-quartiers et le développement durable

### Objet :

#### La leçon de l'évolution du traitement de la place de la voiture dans les quartiers existants.

La question de la place de la voiture dans les éco-quartiers est souvent envisagée de façon radicale, la page est blanche et la tentation est forte de produire un modèle pur, avec le risque soit de proposer un modèle résidentiel privilégié greffé sur une organisation citadine dynamique, soit de construire une réserve de militants convaincus de la cause.

Les réflexions qui se sont développées ces dernières années sur la place de la voiture dans les villes et quartiers existants présentent l'intérêt de composer avec des organisations urbaines culturellement acceptées et des usages qui ont été confrontés aux exigences du déplacement automobile pendant longtemps en position dominante.

### Enjeux :

**Au travers de ces réflexions, s'est développé la conscience d'une nécessaire « mixité » des usages de la rue, puis d'une approche du fait urbain sous l'angle de la complexité non seulement des usages mais aussi des solutions.**

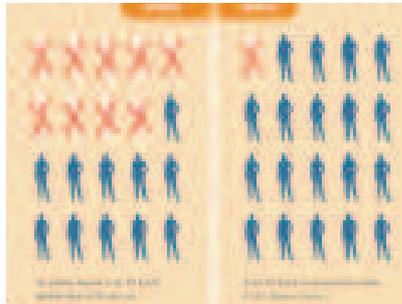
### Exemples européens :

#### *Les zones 30*

Depuis le 29 novembre 1990, les zones 30 ont été introduites dans le code de la route Français.

Dans les villes existantes, ont été instaurées des zones 30 destinées à favoriser la cohabitation des usages multiples de la rue.

Les raisons, très techniques, par exemple sur les conséquences de la vitesse à l'impact sur un piéton, ou sur les angles de vision du conducteur, ont permis de multiplier ces zones dans de très nombreux quartiers, avec des conséquences réelles sur la diminution des accidents.



La vitesse de 30 km/h s'est avérée cependant trop rapide pour assurer une véritable mixité des usages des rues. Une nouvelle orientation s'est développée : l'apaisement de la circulation par des mesures moins coercitives par le recours à l'interdiction stricte, mais plus comprises instinctivement par le conducteur qui ne peut plus rouler aussi vite.



Parking solaire, quartier Vauban, Freiburg



Le passage du Tram dans le quartier Vauban, Freiburg

### **L'apaisement de la circulation**

Principe de fonctionnement : il faut que la rue « parle » aux conducteurs :

- L'aménagement suggère la vitesse appropriée
- L'aménagement rappelle à l'automobiliste qu'il n'est pas seul

Et que les rues soient conçues de manière à partager les voies :

- Cela consiste à proposer plus de place aux autres usagers

Une multitude de dispositifs ont été étudiés pour inciter à réduire effectivement la vitesse des véhicules et à sécuriser les piétons :

- Rétrécissement des voies de circulation
- Ralentisseurs
- Tables de vitesse
- Coussins berlinois
- Chicanes
- Refuges pour piétons
- Oreillettes et étrangleurs
- Barrières de fermetures
- Panneaux activés par les véhicules
- Multiplication des panneaux de signalisation et de marquages au sol

Malgré tout, le non-respect des limites de vitesse d'une part, le maintien d'un danger réel à 30 km/heures, la surabondance de dispositifs et de panneaux envahissant l'espace public sans que leur efficacité soit démontrée ont incité les pouvoirs publics à adapter la réglementation et à développer d'autres possibilités.

Le concept a évolué depuis le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, introduisant notamment les zones de rencontre, et modifiant le statut des aires piétonnes.

### **Les zones de rencontres**

La zone de rencontre, nouveau concept du décret du 30 juillet 2008 (*Benoît Hiron, 08-08-2008 Certu*).

Le décret du 30 juillet 2008 introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération qu'étaient « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permettait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun... Ce décret traduit dans le code de la route, sur la base des expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage de la démarche « code de la rue », le concept de « zone de rencontre ».

Au sein de ces zones de rencontres :

- La priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs ;
- La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.»

Bien évidemment toute la réglementation classique s'applique à la zone de rencontre, que ce soit la législation pour les personnes à mobilité réduite (notamment les personnes handicapées), la signalisation, etc...



Yate, près de Bristol, Angleterre  
Deux mesures d'apaisement de la circulation: coussins berlinois et un élargissement du trottoir (marqué de poteaux noirs et de lignes blanches)



British Columbia, Canada  
Un îlot central avec une traverse pour piétons surélevée à mi-pâté

Ainsi, il est recommandé de garder un espace refuge réservé aux piétons, dès que la largeur de la rue le permet, afin d'assurer un cheminement piéton non accessible aux véhicules motorisés. La « zone de rencontre » peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne. En termes d'aménagement et de lisibilité, parmi les idées avancées, il y a celle d'une chaussée qui s'efface avec un changement de matériaux et un contraste visuel. Ainsi les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic.



L'Avenue Duluth, à Montréal : larges bacs à fleurs et mince distinction entre la rue et le trottoir



Entrée d'une zone de rencontre, France

### **Bibliographie :**

Apaisement de la circulation, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

## La place de la voiture dans les éco-quartiers et le développement durable

2/2

# DEPLACEMENTS

### Les rues à vivre , « Childs street »

#### L'origine du concept : Le rapport Buchanan : « les rues servent aussi aux gens »

L'idée de la rue « partagée » se fonde sur le concept de l'intégration (un seul espace pour tous : personnes et véhicules).

Pour Colin Buchanan, ingénieur circulation et architecte, faciliter le débit du trafic motorisé détruit nécessairement le tissu urbain.

### Le concept de woonerf (cours urbaines)

Une rue aménagée en woonerf est définie comme une rue pour les enfants où les automobilistes sont admis. La modération de la circulation est une condition sine qua non des cours urbaines, mais le concept de woonerf va plus loin. La rue doit être sûre et agréable à utiliser pour des habitants et visiteurs de tous âges et inviter par son aménagement à des activités sociales variées.

La vitesse au pas (moins de 10km/h), la priorité piétonne, le stationnement interdit sauf là où il est spécifiquement autorisé par un marquage au sol, un espace plan de façade à façade utilisable sur toute la largeur par les piétons et attribution informelle d'un espace semi-privé devant les maisons pour les plantes, les bancs et les vélos des habitants, éloignant les voitures des façades...

### Home zones

Ce concept est une application des cours urbaines en Grande Bretagne. Il permet de définir une zone clairement réglementée, avec des entrées marquées.

Les Home zones revisitent les questions de la dépendance automobile, la notion de communauté, de sécurité, l'équilibre entre espace public et espace privé et bien être individuel et bien être collectif.

Une des questions récurrentes est la sécurité des enfants dans la rue.

La réduction de la vitesse bien en deça des 30 Km/h semble une constante de ces nouvelles orientations.

### Espace public pour tous

L'objectif consiste à réinvestir l'espace public trop souvent capturé et aménagé pour les besoins de la circulation pour des utilisations et des cheminements communs incluant le jeu, la détente, la flânerie, restituant à la rue son rôle de lieu de vie, la « rue vivable », et cela en développant le principe des cours urbaines.

« Ce qui est bon pour les enfants est bon pour les personnes âgées est bon pour la majorité des gens ». Boudewyn Bach, professeur d'urbanisme et de circulation à l'Université de technologie de Delf.



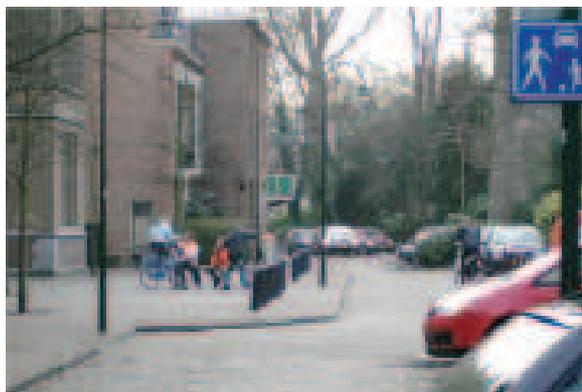
Childsstreet, Delft



Woonerf, Delft



Deptford home zone, Londres



Cour urbaine à proximité d'une école primaire aménagée avec placette, Delft

## Le concept de « shared space » (route nue)

« Le concept « Shared space » se fonde en fait sur l'idée que la responsabilisation des usagers dans un espace indifférencié permettant une totale mixité d'usage serait le meilleur gage de sécurité. Cette hypothèse, soutenue par Hans Monderman, ingénieur néerlandais du trafic routier, conduit à préconiser des réalisations de voirie excluant quasiment toute signalisation routière (la priorité à droite devient la règle), et toute affectation de l'espace (la mixité des usages étant généralisée à tout l'espace public).

De l'avis du promoteur du concept, lui-même, ce type d'aménagement n'est pas généralisable et suppose un contexte où les fonctions urbaines sont prédominantes. Il suppose aussi que des voies aménagées plus classiquement permettent l'écoulement du trafic général de l'agglomération. De fait, les premières réalisations se prévalant de ce concept sont limitées dans l'espace, et ne vont que rarement jusqu'à l'application totale des principes affirmés. » (Certu 18 01 2008).

Le concept de « route nue » est en rupture totale avec la pensée dominante en termes d'aménagement urbain. Le texte plus que mesuré du CERTU, souligne l'écart conceptuel entre les mesures de la zone 30 et celles de la route nue.

A bien regarder, la route nue ne fait que prolonger les orientations nouvelles qui ont conduit aux espaces de rencontres, aux home zones, aux cours urbaines, en rendant la rue, la place, l'espace public aux habitants perçus comme capables d'auto-régulation, d'adaptation et de vigilance qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons, enfants ou personnes âgées...



Accès Rijksstraatweg/Kerkstraat, à Haren aux Pays-Bas

*Dans le nord-ouest de l'Allemagne, une petite ville a décidé de se passer de... Code de la route ! La commune de Bohmte a aménagé plusieurs rues en « Shared Space », un concept né dans les années 70 aux Pays-Bas.*

*Ici, piétons, automobilistes et cyclistes sont placés sur un pied d'égalité. Table rase a été faite sur les panneaux de signalisation et autres feux rouges. Il subsiste tout de même deux règles sur les quelques 300 mètres où le système est testé. La priorité à droite prime toujours et le premier article du code de la route allemand est érigé à Bohmte en commandement : chacun doit adapter son comportement en faisant attention à l'autre.*

Julien Mechaussie

## Exemple à la Réunion : les dessertes du quartier de la Poudrière

Dans le quartier de la Poudrière, un nouveau concept de voies à été inaugurée.

Ces voies sont mixtes et permettent d'atteindre à la fois les parcs de stationnement sous immeubles, les entrées.

Ces voies ne sont pas rectilignes et dépourvues de trottoir. La signalisation n'y est pas nécessaire. Du fait de leur forme et de leur conception, il y est pratiquement impossible de rouler à plus de 10km/h. Voitures, piétons, vélos, enfants, personnes âgées peuvent s'y rencontrer sans danger, chacun devant prendre conscience de la présence de l'autre.

Limitées dans ce cas à un usage résidentiel, ces dessertes ouvrent la voie à une réflexion nouvelle sur les pratiques du partage des espaces publics à la Réunion.



Plan du quartier de la Poudrière

