

Shared Space – Sinn und Unsinn Diskurs zu einer populären Gestaltungsphilosophie in Europa

Shared Space ist eine Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstrassen, die derzeit europaweit für Aufsehen und Diskussionen sorgt. Das Prinzip "Shared Space" (auf deutsch "gemeinsam genutzter Raum") setzt auf gegenseitige Rücksicht der Verkehrsteilnehmenden bei weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen. Das Konzept wird von 2004 bis 2008 im Rahmen des EU-Projektes Interreg IIIB-Nordsee in sieben europäischen Gemeinden umgesetzt und getestet. Der vorliegende Beitrag erörtert die Erfahrungen sowie die Vor- und Nachteile von Shared Space. (Sprache: de, fr)

Weitere Informationen:

EU-Interreg IIIB-Programm "Shared Space" (en)

www.shared-space.org

Deutsches Shared-Space-Portal (de)

www.shared-space.de

Deutsche Pilot-Gemeinde Bohmte (de)

www.bohmte.de

Shared Space – sens et non-sens Débat sur une philosophie d'aménagement à la mode

Le terme « shared space » renvoie à une philosophie d'aménagement de routes principales ou axes commerciaux, qui fait en ce moment débat en Europe. Le principe du concept « d'espace partagé » est la cohabitation des différents usagers de la route dans un environnement où l'on supprime la signalisation, les feux et la référence aux règles de la circulation routière. Le concept a été testé dans le cadre du projet européen Interreg IIIB-Nordsee, dans sept communes européennes. Le rapport ci-joint tire un bilan de ce projet pilote, et de ses avantages et inconvénients. (langue : allemand, français)

Pour plus d'informations:

Projet européen Interreg IIIB "Shared space" (anglais)

www.shared-space.org

Espace partagé par tous (français)

<http://velobuc.free.fr/sharedspace.html>

Commune pilote allemande, Bohmte (allemand)

www.bohmte.de

13.11.2008

Intérêt et incohérences du Shared Space

- Rendre une philosophie d'aménagement populaire plus objective -

Sense and Nonsense of Shared Space

- A contribution to make a popular design philosophy more objective -

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Drs. Rob Methorst, Dipl.-Ing. Dirk Boenke, cand.-Ing. Jens Leven

Le Shared Space est une philosophie d'aménagement attrayante des rues commerçantes et des artères principales urbaines. Ce n'est cependant pas un concept nouveau puisqu'il est depuis longtemps intégré à la réglementation allemande. Des projets Shared Space ont d'ores et déjà été mis en oeuvre et ont permis de revaloriser l'espace urbain sur les routes et les places sensibles. Ils reposent sur la communication entre les usagers de la route dans un espace presque entièrement vidé des règles de circulation, des feux et des panneaux de signalisation habituels. On observe généralement une amélioration de la sécurité routière dans les espaces étudiés. On observe cependant des conflits qui mettent en lumière les limites et les conditions d'application de ce concept. Cet article les présente en détail.

Shared Space is a compelling philosophy of urban road design. However it is not a new concept and implemented in German guidelines for a long time. The main return from the projects is a substantial improvement of spatial quality in sensible road sections and places. They are dealing with informal social minded rules replacing traffic regulations, particularly traffic signs and traffic lights. In general one can conclude that in show cases traffic safety indeed has improved. On the other hand there are still noticeable conflicts so that Shared Space has limits and requirements of use which are discussed in this article.

Introduction

L'aménagement des voies urbaines d'après le concept Shared Space se trouve actuellement au cœur des débats publics et politiques et des discussions sur l'aménagement du territoire. Le projet de coopération européen, qui porte le même nom, fait des vagues, et tout particulièrement en Allemagne, probablement en raison de la réglementation rigoureuse qui y est en vigueur. L'idée d'un « trafic sans règles » [1] s'y heurte donc à des réactions violentes. Les descriptions du « Shared Space » sont mises à nu. 3sat parle d'une « ville sans panneaux de signalisation » [2]. « Die Zeit » explique que le risque est une bonne chose et que le trafic sans règles est plus sûr [1] et le « Spiegel » assure qu'en Hollande du nord, les feux de signalisation, les panneaux de priorité et le marquage routier ont été supprimés [3]. D'un autre côté, l'accidentologie de la fédération des assureurs allemands GDV met en garde contre des « projets Shared Space incohérents » [4].

Jusqu'à présent, le scepticisme règne en Allemagne, y compris chez les experts en sécurité et les planificateurs des transports. Ce scepticisme est compréhensible, d'autant que dans les documents publiés à ce sujet (par ex. [5]), laissent penser que les urbanistes ont été trop loin dans l'uniformisation de l'aménagement des espaces routiers. Les décideurs se demandent donc s'ils n'ont pas soutenu les mauvaises stratégies durant toutes ces années. Tous les éléments de l'espace routier, tels que les trottoirs, les pistes cyclables, les bandes cyclables, les passages piétons, les îlots ou les feux, sont-ils finalement inutiles ?

Des propositions interpartis s'accumulent dans les parlements communaux pour introduire le concept du Shared Space en Allemagne aussi. Même les gouvernements de certains Länder sont mis sous pression, recevant des demandes d'analyses détaillées du concept. En ce qui concerne le projet de coopération, ces analyses ne seront pas réalisées avant 2008. Le seul tronçon de route allemand du projet prévu dans la commune de Bohmte sera alors opérationnel et des résultats concrets ne seront donc disponibles que bien plus tard. Des premières informations, des observations du trafic sur place et des analyses de routes similaires en Allemagne permettent toutefois de tirer d'ores et déjà des conclusions.

Le présent document présente et explique le concept et décrit les aménagements déjà réalisés et couronnés de succès ainsi que les premiers effets à partir d'exemples du projet.

Idée et vision du concept 'Shared Space'

Le Shared Space (en français : *co-utilisation de l'espace, un espace pour tous*) est à l'origine un projet de coopération européen conçu pour développer de nouveaux concepts d'aménagement en vue d'équilibrer la circulation, le stationnement et d'autres fonctions de l'espace urbain. Ces concepts sont testés tout au long de la durée du projet, de 2004 à 2008, par sept partenaires de coopération participant à un projet régional. Ces projets régionaux sont les suivants :

- la province de Fryslân (Pays-Bas)
- la commune de Haren (Pays-Bas)
- la commune de Emmen (Pays-Bas)
- la commune de Oostende (Belgique)
- la commune de Ejby (Danemark)
- la commune de Bohmte (Allemagne)
- le comté de Suffolk (Angleterre)

Par ailleurs, plusieurs autres communes, principalement au Benelux, en Scandinavie et en Grande-Bretagne, se sont associées à l'idée du *Shared Space* sans participer directement au projet de coopération. En Allemagne aussi, des concepts d'aménagement de grandes routes déjà mis en œuvre dans la ville de Kevelaer par exemple sont déjà associés au concept de Shared Space dans les récentes documentations. Dans la commune de Bohmte, le tronçon de route en question est actuellement en cours de réaménagement. Dans les paragraphes suivants, l'idée et la vision du concept Shared Space sont brièvement décrits en s'inspirant des réalisations présentées dans la publication « Raum für alle » [5].

Le concept Shared Space est à l'origine une idée de l'ingénieur en trafic néerlandais Hans Monderman (figure 1) et du Keuninginstitut. « Il a développé l'idée de réorganiser les règles du trafic urbain et de placer les individus et les nombreuses activités de trafic au centre de ces nouvelles règles » [6].



Figure 1: Hans Monderman et son concept du Shared Space

A l'inverse des mesures de modération du trafic mises 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 du trafic. 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 (figure 2). 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.

	Automobiliste s'attardant	Automobiliste adoptant un comportement social au volant	Automobiliste adoptant un comportement technique et autre comportement au volant
Caractéristiques de comportement	Pluriel et pluraliste	Pluraliste	Uniforme
Nature du mouvement	Arbitraire	Principalement orienté vers l'objectif	Très orienté vers l'objectif
Allure possible ou dominante	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
Prévisibilité du comportement	Souvent imprévisible	En partie prévisible	Très prévisible
Contact visuel	Fréquent	Limité	Très prévisible
Comportement déterminé par / dépendant de	Individus et environnement	Individus (et environnement)	Règles
Contexte affectant le comportement	Environnement social (individus) et environnement spatial	Environnement social (individus) et environnement spatial + règles de circulation de base	Système technique de circulation, lois (véhicules et environnement de circulation, type de route, feux de signalisation)
Comportement attendu des autres	Automobilistes s'attardant, comportement social au volant (limité)	Automobilistes s'attardant, comportement social au volant, comportement au volant technique / autre comportement au volant	Comportement technique / autre comportement au volant
Signaux de l'environnement importants pour le comportement	Paysage de la ville et des alentours, aménagement de l'espace public	Paysage de la ville et des alentours, aménagement de l'espace public, aménagement de la route	Signaux, vitesse, revêtement de la route, dos d'âne, panneaux de signalisation, feux de signalisation, etc.

Figure 2 : Différences entre le comportement de circulation et le comportement social, d'après [5]

Se basant sur les faits, le Shared Space considère qu'avec la hausse du trafic d'automobiles, les rues se sont de plus en plus vues définir comme un espace de circulation. Une grande partie de l'espace public sert donc essentiellement, voire exclusivement, à la circulation des automobiles, et tous doivent s'y soumettre. Les rues sont à l'image de la circulation : l'espace n'est plus co-utilisé, il est séparé. C'est devenu un système de règles, d'ordres et d'interdictions auquel les individus sont tenus de s'adapter et de s'y soumettre. Les règles de circulation sont devenues plus importantes que les relations sociales. Le Shared Space doit contribuer à redistribuer les rôles. Les individus doivent évoluer dans un environnement dans lequel ils se déplacent librement et dans lequel ils peuvent découvrir les alentours. Les zones dédiées à la balade ne doivent pas être aménagées comme un espace de circulation, mais plutôt comme un espace dédié aux individus, dans lequel la vie et les expériences occupent la première place. Celui qui ne fait que traverser cette zone doit pouvoir

reconnaître à l'aménagement de la zone que les automobiles doivent ici se soumettre à la cohabitation des individus. Le concept du Shared Space a pour objectif d'ouvrir et vitaliser l'espace public au niveau local, de manière à établir un réseau fin et cohérent d'espaces dédiés aux individus : le réseau 'lent'. Tous ceux qui se trouvent dans ces espaces doivent adapter leur comportement aux individus qui s'y baladent.

Le réseau lent ne peut fonctionner qu'avec un réseau de circulation 'rapide'. Le réseau rapide est régi par les règles de la circulation qui ouvre rapidement et en toute sécurité les différents « espaces dédiés aux individus ». « C'est le seul moyen de maintenir la qualité du réseau lent » [5]. Le concept part également du principe que des aménagements de ce type ne peuvent pas et ne doivent pas être appliqués partout. Selon Monderman, les vitesses lentes ne peuvent être acceptées des conducteurs automobiles que sur des tronçons courts (figure 3).

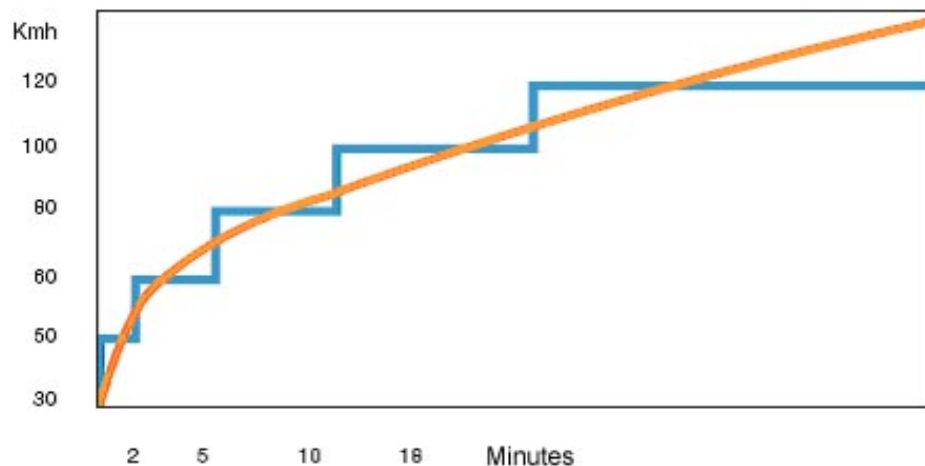


Figure 3 : Durées de parcours acceptables sur des tronçons avec limitation de vitesse, selon Monderman [5]

Le Shared Space estime que le comportement au volant doit être davantage influencé par l'environnement d'un lieu ou d'une zone que par des ordres et des interdictions. « Ainsi, la vision d'une école avec des enfants en train de jouer aura un impact bien plus fort sur le comportement et la vitesse des automobilistes qu'un panneau mentionnant le passage d'enfants, même si celui-ci est large et se voit de loin. » [5]

Le concept repose sur la responsabilité politique et la participation. Aussi bien dans la planification ou dans la gestion quotidienne ultérieure des nouvelles situations de trafic, on exige davantage de responsabilité de la part des citoyens. Ce concept souhaite mettre en oeuvre un processus intégré dans lequel les habitants, les utilisateurs, les employés et les spécialistes présentent leurs souhaits et réunissent leurs connaissances et leurs compétences. Le projet est placé sous la responsabilité d'une équipe interdisciplinaire dont on attend de la créativité bien sûr, mais surtout une volonté de coopération et de communication.

Le Shared Space veut ainsi atteindre une double qualité : la qualité spatiale et la qualité démocratique. La qualité spatiale est obtenue en réunissant les connaissances et l'expérience de nombreuses disciplines. La qualité démocratique désigne l'ancrage social qui doit être atteint grâce à l'engagement, la collaboration et la responsabilité commune de la population dans son ensemble.

En ce qui concerne la mise en oeuvre concrète, le Shared Space ne propose pas de solution clés en main car chaque problème et chaque lieu exige une solution personnalisée. Il est toutefois possible de formuler des points de départ généraux pour l'aménagement des

espaces dédiés aux individus. Lors de l'aménagement des routes et de leur environnement, il est important d'étudier les éléments de l'environnement qui ne peuvent pas être modifiés, et laisser de côté autant que possible les mesures techniques de circulation afin de promouvoir un comportement social. Les règles de priorité doivent par exemple être remplacées par la communication entre les individus. Lorsqu'on ne sait plus tout à fait qui a la priorité, les règles informelles de la courtoisie doivent être appliquées. Par ce biais, le concept du Shared Space vise une certaine désorientation qui doit augmenter la sécurité réelle. Les propriétés de l'environnement doivent être mises en valeur et renforcées par le choix du matériel et des matériaux, par exemple le type et la couleur des pavés, de l'équipement routier et de l'éclairage.

Exemples de projet

Drachten – Carrefour giratoire Laweiplein

En 2001, un carrefour intra-urbain enregistrant un volume de trafic d'environ 18 000 véhicules/24h dans la commune de Drachten (env. 30 000 habitants) à Friesland, aux Pays-Bas, a été transformé. D'un carrefour à feux, il est devenu un carrefour giratoire dans le cadre d'un projet Shared Space de référence (figure 4).



Figure 4 : Rond-point Laweiplein à Drachten, aux Pays-Bas

La place centrale où se trouve également le théâtre de la commune de Drachten devait faire l'objet d'une rénovation urbaine. Dans le contexte du réaménagement, les piétons et les cyclistes sont devenus prioritaires sur les véhicules individuels motorisés. Cinq mille cyclistes traversent chaque jour la place. Cet aménagement déroge aux caractéristiques habituelles des petits carrefours giratoires. Il y manque en particulier les marquages dédiés aux moyens

de transport non motorisés. Les espaces latéraux et les nouveaux espaces créés sur la place sont utilisés sans canalisation par tous les usagers de la route non motorisés.

Les traversées pour les cyclistes se trouvent à l'entrée immédiate du carrefour et les passages piétons ont été installés à environ 30 m de la chaussée sur les quatre accès du carrefour giratoire. Ce projet est parti du principe que des passages piétons linéaires doivent être placés au niveau de tous les accès.

Presque aucun panneau n'a été installé sur ce carrefour. Seul le panneau de circulation 215StVO (carrefour giratoire) a été installé et se trouve au centre du carrefour. Pour traverser la place, les cyclistes peuvent circuler avec les autres véhicules sur la chaussée ou emprunter les voies latérales ou la place. Aucun sens ni aucune direction n'ont été prévus sur les espaces latéraux. La traversée de la place est autorisée aux cyclistes sans aucune restriction. La place a été aménagée de manière attrayante, avec des zones de séjour et des fontaines.

Drachten – Carrefour De Drift/Torenstraat/Noordkade/Zuidkade (priorité à droite)

A Drachten, le carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden se trouve à faible distance du carrefour giratoire Laweiplein. Il s'agissait auparavant d'un carrefour à feux qui a été réaménagé en 1998 pour devenir un carrefour avec priorité à droite dans le cadre du projet de coopération Shared Space (figure 5). Ce carrefour enregistre un volume de trafic d'environ 15 000 véhicules/24h. L'une des quatre branches du carrefour est dédiée aux vélos et interdite aux véhicules individuels motorisés. Elle est empruntée chaque jour par un très grand nombre de cyclistes, environ 7000.

La zone de la place est aménagée selon un principe de mixité. Dans la zone immédiate du carrefour, les espaces latéraux ne sont aucunement séparés de la chaussée. L'aménagement uniforme souligne le caractère de la place. Les zones dédiées à la circulation des piétons et des cyclistes sont séparées de la chaussée par des marquages et des éléments d'aménagement tels que des allées d'arbres dans les zones limitrophes (figures 6 et 7). A la demande des riverains, les passages piétons situés sur l'artère auparavant prioritaire ont par la suite été pourvus de panneaux et de bandes de guidage contrastantes pour les personnes aveugles et malvoyantes. Les cyclistes peuvent circuler sur la place dans toutes les directions, sans guidage particulier.

Presque tous les panneaux ont été supprimés. Aucune limitation de vitesse n'a d'ailleurs été mise en place. A l'intérieur de la ville, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.



Figure 5 : Carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden à Drachten, aux Pays-Bas



Figure 6 : Accès au carrefour Noordkade/Zuidkade avec des allées d'arbres pour la canalisation, à Drachten aux Pays-Bas



Figure 7 : Accès au carrefour Torenstraat avec passage piétons et bande cyclable, à Drachten aux Pays-Bas

Haren – Rue commerçante locale Rijksstraatweg

A Haren, une commune située en banlieue de Groningen aux Pays-Bas et comptant 20 000 habitants, une rue commerçante locale a été aménagée en 2003 avec des branches adjacentes selon le principe du Shared Space. La rue commerçante enregistre un débit de trafic d'environ 8000 véhicules/24h.

Les véhicules en provenance de Groningen doivent traverser un carrefour giratoire avant de parvenir jusqu'à la Rijksstraatweg. Deux accès sont aménagés uniformément selon le principe de mixité avec une priorité à droite. Les zones de séjour ne se distinguent absolument pas des zones de circulation (figure 8). Les cyclistes et les motocyclistes peuvent emprunter la place sans restriction. Des passages piétons ont été disposés au niveau des accès sans qu'aucun panneau ne les signale. A la limite immédiate de la zone du carrefour, les bords de la chaussée se distinguent par la couleur de leur matériau afin de réaliser un guidage à ce niveau (figure 9).

En-dehors de la zone du carrefour, la rue commerçante est toujours au même niveau, même sur les tronçons de route. Les zones piétonnières sont néanmoins nettement séparées de la chaussée par des arbres, des éclairages et se distinguent par un choix de matériaux et de coloris différents. Des grilles empêchent également les automobilistes de stationner sur les espaces latéraux. Pour les cyclistes, aucune règle n'est définie, un « guidage mineur » est établi par une ligne d'une autre couleur sur les pavés de la zone piétonnière (figure 10). Ils peuvent emprunter la chaussée tout comme la zone piétonnière, sans restriction.

A Haren, comme à Drachten, presque tous les panneaux ont été supprimés. Là encore, il n'y a aucune limitation de vitesse. La vitesse maximale autorisée en ville est de 50 km/h. A l'exception de trois places réservées aux personnes handicapées, il n'y a aucune place de stationnement dans la Rijksstraatweg. Il existe en effet suffisamment de places de stationnement à proximité immédiate.



Figure 8 : Accès Rijksstraatweg/Kerkstraat, à Haren aux Pays-Bas



Figure 9 : Accès Rijksstraatweg/Brinkhorst, à Haren aux Pays-Bas



Figure 10 : Rijksstraatweg, à Haren aux Pays-Bas

Kevelaer – La Roermonder Platz

Dans la ville de Kevelaer (env. 28 000 habitants), sur la rive gauche du Rhin inférieur, la place Roermonder ainsi qu'une partie de la rue de la gare/du marché et de la Geldenerstrasse ont été aménagées en 2003. Bien que Kevelaer ne participe pas au projet de coopération, l'aménagement intègre des éléments essentiels du principe du Shared Space et est souvent présentée comme l'exemple allemand du concept Shared Space. Sur le tronçon de la rue de la gare et du marché au niveau de la place Roermonder, il s'agit d'une artère principale qui enregistrait 11 000 à 14 000 automobiles par jour et qui a pu être désengorgée avec la réalisation d'une déviation pour aboutir à un débit de trafic de 6000 à 9000 automobiles par jour. Actuellement environ 10 500 automobiles et de nombreux piétons et cyclistes fréquentent chaque jour la place Roermonder qui, à la suite des mesures d'aménagement, a été aménagée et transformée en une place à circulation réduite, dédiée à la promenade. Il faut noter que Kevelaer est une ville de pèlerinage qui enregistre approximativement un million de visiteurs par an et la place Roermonder représente une sorte de porte d'entrée vers le centre-ville. Une place sans dénivellation a été créée avec des bandes de pavés posés en diagonale (figures 11 et 12).

Dans la zone à circulation réduite, la priorité à droite et la vitesse au pas sont applicables et signalées par des panneaux (figure 13). Les piétons et les cyclistes peuvent traverser et parcourir la place dans toute sa largeur sans restriction. Le stationnement n'est autorisé que sur les surfaces marquées à cet effet et des potelets empêchent les automobiles de stationner dans les zones interdites au stationnement.

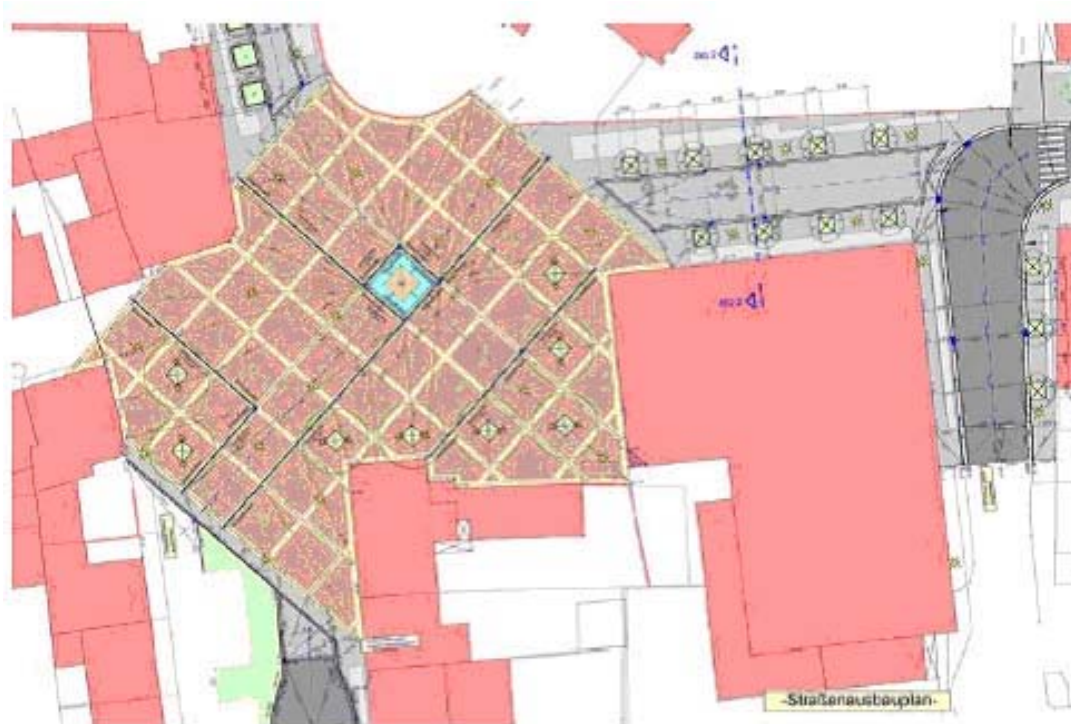


Figure 11 : Plan d'aménagement de la place Roermonder à Kevelaer



Figure 12 : Aménagement de la place Roermonder à Kevelaer



Figure 13 : Panneau désignant la zone à vitesse réduite de la place Roermonder à Kavelaar

Bocholt – Königstraße

Dans la ville de Bocholt (env. 74 000 habitants) sur la rive gauche du Rhin inférieur, la rue Königstraße a été réaménagée en 2002. Avec moins de 1000 automobiles/24h, il ne s'agit certes pas d'une artère principale ni d'un exemple de planification du projet de coopération Shared Space, mais elle est présentée dans ce document car elle est comparable au principe du Shared Space et son aménagement est très inhabituel.

Sur un tronçon d'environ 30 m à sens unique, la Königstraße traverse le marché central piétonnier de la ville de Bocholt qui se trouve dans une zone commerciale à circulation réduite (zone 10). Elle traverse également les principaux flux de piétons provenant de la zone piétonnière. Le tracé de la chaussée se distingue uniquement par la disposition des pavés sur la place du marché, une disposition qui change selon s'il s'agit de la chaussée, du caniveau ou de la zone piétonnière. Un caniveau d'une couleur différente a été demandé par le gouvernement régional dans la notification de la subvention pour bien distinguer les types de circulation, mais cela n'a pas été réalisé afin de maintenir un aménagement homogène de la ville. Un compromis a donc été fait et des clous de marquage ont par la suite été installés pour distinguer le tracé de la chaussée (figures 14 et 15). La circulation en vélo sur la Königstraße n'est pas restreinte. Par-contre, elle n'est autorisée dans la zone piétonnière que la nuit.

Sur la Königstraße, la priorité est donnée à la circulation des automobiles et des vélos conformément aux règles de circulation. La zone piétonnière est interrompue au niveau de la chaussée et des panneaux signalent le début et la fin de la zone piétonnière de chaque côté de la chaussée. De fait, les piétons s'octroient souvent la priorité de circulation, le comportement est défini au cas par cas par le biais d'une communication entre les automobilistes et les piétons.



Figure 14 : Marché de la ville de Bocholt avec la Königstraße



Figure 15 : Aménagement de la Königstraße à Bocholt

Définition et critères du Shared Space

Les réalisations présentées dans le chapitre 2 et essentiellement tirées du projet de coopération montrent clairement que le Shared Space constitue d'abord une philosophie d'aménagement ou un principe d'aménagement. Les espaces routiers doivent être aménagés dans le cadre de processus participatifs, de manière à ce que toutes les fonctions soient équilibrées et que les automobilistes traversent ces espaces à la manière de visiteurs. Le concept du Shared Space a pour objectif de superposer les trois fonctions liaison, desserte et séjour dans un espace qui serait aménagé selon des spécificités locales et qui, dans la mesure du possible, ne serait pas divisé. Il s'agit d'appliquer le principe de mixité en abandonnant massivement les feux de signalisation et les panneaux de signalisation. Les exemples présentés dans le chapitre 3 montrent comment ce principe a été mis en œuvre jusqu'à présent. Pour élaborer une définition concrète, on peut dire que des projets sont des projets Shared Space au sens strict lorsque

- le principe de mixité a été appliqué sur des tronçons de rues principales de village, de rues commerçantes locales ou de grandes rues commerçantes, de préférence sur des places, et
- le principe de mixité réunit autant que possible tous les sous-systèmes de transport, en veillant au moins à ce que la circulation des piétons et des vélos ne se fasse pas sur des surfaces séparées, et
- les sous-systèmes de transport automobiles, vélos et piétons, éventuellement les véhicules publics aussi, empruntent ces tronçons, et
- le stationnement est dans la mesure du possible totalement exclu sur ces tronçons, et
- dans la mesure du possible, aucun panneau de signalisation n'est installé.

Ces projets possèdent d'autres caractéristiques comme les règles de priorité à droite qui ne sont toutefois pas obligatoires et qui exigent une mise en œuvre performante du trafic ainsi que des processus participatifs dans la planification typiquement locale de ces tronçons. Ces caractéristiques doivent cependant s'adapter à la sensibilité de ces espaces.

Par extension, on pourrait par exemple qualifier de 'Shared Space' les tronçons ou les places sur lesquels les systèmes de transport public sont autorisés dans les zones piétonnières comme c'est le cas sur la Luisenplatz à Darmstadt ou encore dans les zones piétonnières de Neuss, Mönchengladbach et Paderborn et où aucun véhicule individuel motorisé ne circule. Les réalisations présentées dans ce document correspondent cependant à la définition du Shared Space au sens strict telle qu'elle est présentée ci-dessus.

Le Shared Space est-il vraiment une nouvelle philosophie ?

La forte motorisation débute dans les années 30. C'est à cette époque que les urbanistes et les planificateurs de transport séparent les surfaces et les répartissent par fonction. Cette évolution a atteint son point culminant lorsque des plans d'orientation conçus pour les automobiles ont été établis dans les villes dans les années 1950 et 1960, avec une nette séparation entre les moyens de transport motorisés et les moyens de transport non motorisés, par ex. par le biais de passages souterrains pour les piétons. La fonction de liaison des routes est devenue prioritaire sur les autres fonctions, en particulier la fonction de séjour. Les espaces routiers se sont de plus en plus transformés en espaces de circulation avec les critères d'aménagement qui leur sont propres et avec les effets immédiats sur le comportement des usagers de la route que cela implique. Le comportement au volant actuel, qui est un comportement anonyme, uniforme, imposé, axé sur la technique et la vitesse et s'appliquant assurément aux rapports allemands aussi, a perduré au-delà de cette période

Des principes comparables au Shared Space sont cependant mis en œuvre en Allemagne depuis les années 1970 déjà, date à laquelle les individus ont vraiment commencé à prendre conscience de la nécessité d'une amélioration de la protection de l'environnement et de la sécurité sur les routes dans une société marquée par la crise du pétrole et 20 000 décès sur la route. A cette époque, des conditions d'aménagement de zones à circulation réduite (Z 325 StVO) sont établies. Des tronçons de route à circulation réduite sont alors aménagés en zones de circulation mixtes, en particulier pour remettre en avant la fonction de séjour (cf. VwV-StVO du § 42 StVO¹, points 325 et 326 alinéa 3 2^{ème} phrase). Des principes similaires sont également appliqués à des artères principales dès les années 90. Les principes EAHV 93 [7], qui à présent pourraient être désignés comme des principes Shared Space, sont d'ailleurs intégrés dans les recommandations d'aménagement des artères principales :

« La conception et le projet d'artères principales doivent être axés sur les nouveaux objectifs basés sur l'évolution générale de la conception de la voirie urbaine. Pour des raisons de sécurité du trafic, de qualité de l'environnement, d'égalité des chances pour tous les usagers de la route et les habitants des villes et des communes, une définition de priorité en faveur des véhicules individuels motorisés souvent observée par le passé doit être remplacée par une prise en compte équitable de tous les droits d'utilisation de l'espace routier. Il est alors souvent nécessaire, et tout particulièrement dans les centres-villes, d'une part de réduire la circulation des véhicules individuels motorisés et réduire leurs droits en termes de vitesse et de confort, et d'autre part de favoriser la circulation des piétons et des cyclistes ainsi que la circulation des transports publics de voyageurs. [...] L'objectif principal de la conception et du projet des grandes artères est de rendre les droits d'utilisation compatibles entre eux et avec l'utilisation de l'environnement, ce qui inclut la sécurité sur la route. Cette compatibilité doit en règle générale être visée dans des zones prédéfinies en préservant les rapports urbains et en tenant compte des intérêts architecturaux et écologiques." Dans le chapitre 4 de l'EAHV 93, la possibilité de superposer des droits d'utilisation dans des zones d'utilisation mixte ou multiple (principe de mixité) est explicitement énoncée.

Il n'est donc pas vraiment étonnant que des planificateurs de transport allemands désignent le concept du Shared Space comme du « réchauffé ». Selon la législation et le droit allemands eux-mêmes, les philosophies Shared Space étaient et sont réalisables. Fin mai 2007, l'EAHV et les EAE 85/95 ont été remplacés par la RSt 06. Les règles auparavant et actuellement en vigueur laissent ainsi une grande marge de manœuvre aux concepts Shared Space. Les paragraphes suivants présentent brièvement les particularités des anciennes et nouvelles règles.

L'EAHV 93 distingue les tronçons des artères principales et des places. La « séparation entre la chaussée et les espaces latéraux [...] doit pouvoir être clairement identifiée » sur le tronçon de l'artère principale. Pour cela, plusieurs moyens sont possibles, par exemple des trottoirs surélevés ou des pavés différents. La séparation sera plus ou moins marquée selon le volume du trafic. Sur les grandes artères à deux voies et à faible trafic, il est possible de concevoir les espaces latéraux et la chaussée sans dénivellation, mais un moyen de séparation visuel doit alors être prévu, sous forme de cunette, afin de réaliser une séparation modérée. Lorsque la circulation et le stationnement sont interdits sur les espaces latéraux, des systèmes d'arrêt peuvent être installés. Sur les places, « il peut être opportun de choisir un type de revêtement unique pour les zones accessibles à la circulation et celles qui ne le sont pas. » Sinon, le degré de séparation est similaire aux voies selon le volume du trafic. Des éléments monofonctionnels comme les potelets ne sont pas recommandés pour marquer une séparation. L'EAHV 93 recommande l'utilisation de solutions d'arrêt utiles comme des bancs ou des cunettes afin de respecter le caractère de la place. Ainsi, lors de l'aménagement de tronçons d'artères principales au sens du concept Shared Space, l'urbaniste garde une certaine marge de manœuvre qui s'applique essentiellement à de petits tronçons sur des places.

¹ StVO : code de la route allemand

Les **EAE 85/95** laissent également beaucoup de liberté aux urbanistes pour réaliser l'aménagement. On peut lire dans le paragraphe 4.4.1 : « La compatibilité d'utilisation des séjours et de la circulation des piétons avec la circulation des automobiles doit en règle générale être assurée lorsque l'intensité du trafic est ≤ 200 automobiles par heure et lorsque la vitesse est $V_{85} \leq 20$ km/h. » Cependant, il est nécessaire de déterminer au cas par cas si l'aménagement d'une zone à circulation réduite supplémentaire (panneau 325 du StVO) ou d'une zone commerciale à circulation réduite supplémentaire (zone limitée à 20km/h) peut ou doit être reconnu comme nécessaire. En ce qui concerne l'application du Z 325 StVO, les EAE exigent que la compatibilité des utilisations soit assurée par des mesures de conception et d'aménagement appropriées afin de bien distinguer la dominance des utilisations non routières et des usagers de la route non motorisés. Les EAE admettent par ailleurs que les limites d'application relatives à l'intensité d'utilisation, à la vitesse et au volume du trafic n'ont pas encore été suffisamment étudiées. De plus, les EAE 85/95 précisent qu'il est possible d'aboutir à une forme transitoire entre le principe de mixité et le principe de séparation lorsque « les chaussées, qui n'autorisent pas d'utilisation mixte en raison de leur volume de trafic, mènent à des zones conçues en tenant compte de critères d'urbanisme et de critères architecturaux et historiques (par ex. les places de ville ou de village). Les mesures d'adéquation matérielle de la chaussée en fonction du type de revêtement de la place (changement de matériau le long de la chaussée) doivent uniquement améliorer la traversée de la chaussée, la prudence des automobilistes et la structure de l'espace routier sans abandonner le principe de séparation. Dans ces espaces routiers, les EAE 85/95 autorisent l'utilisation de potelets, de chaînes ou de bordures de faible hauteur.

Les **EFA 2002** tiennent peu compte de l'aménagement général d'un espace routier et s'attachent davantage à la largeur nécessaire des espaces latéraux en fonction de l'intensité d'utilisation. Les zones de circulation mixtes sont évoquées uniquement en liaison avec des « zones à circulation réduite ». Les EFA n'exigent généralement pas de séparation nette de la circulation des piétons. Elles exigent « une protection renforcée vis-à-vis de la chaussée » uniquement pour les traversées d'agglomération à fort trafic. Elles n'expliquent cependant pas la manière dont cette protection doit être aménagée. La mise en place de voies piétonnières n'est pas considérée nécessaire lorsque le trafic ne dépasse pas 50 automobiles par heure. Ce cas ne concerne toutefois que les rues résidentielles et non les artères principales.

Les **RASt 06** [8] considèrent une limite maximale d'intensité de trafic de 400 automobiles par heure pour l'aménagement de chaussées dans le cadre d'une utilisation mixte ou d'une séparation modérée. De plus, la vitesse maximale autorisée de 30 km/h ne doit pas être dépassée. Cependant, on observe dans les rues commerçantes locales (chap. 5.2.7 RAST) ou les grandes rues commerçantes (chap. 5.2.8 RAST) des espaces routiers aménagés de manière similaire, c'est par exemple le cas à Haren et à Kevelaer. Les voies routières sont néanmoins séparées des espaces latéraux par des éléments de mobilier ou des plantations d'arbres. Dans ces cas, selon la largeur de la route, on considère que le trafic peut atteindre 2600 automobiles par heure, voire plus. Il faut également noter que, avec la méthodologie de dimensionnement des voies urbaines, l'objectif des RAST 06 est « l'aménagement des espaces routiers de la bordure vers l'extérieur » et qu'elles donnent beaucoup plus de poids à l'utilisation des bordures que les anciennes réglementations. Ainsi, « un espace doit être réservé entre la zone piétonnière et la bordure extérieure de l'espace routier, dans lequel les exigences des utilisations matérielles adjacentes peuvent être satisfaites (zones de séjour, zones commerciales, zone de distance, jardins). Des surfaces de l'espace routier doivent être affectées à la circulation des piétons et éventuellement à la circulation des vélos en fonction de l'utilisation de l'espace routier.

Les RAST 06 ne sont pas aussi explicites que les EAHV 93 au sujet des places. Dans les traversées d'agglomération, mais aussi aux endroits critiques en termes d'urbanisme et de sécurité (par ex. les marchés qui se trouvent en bordure) d'après les RAST 06, « la chaussée

doit être relevée en prévoyant une pente de 1:15 sur 8 à 10cm [...]. En général, les élévations des chaussées doivent être réalisées avec de l'asphalte, à l'exception des zones d'intérêt historique. » De plus, selon les RASt 06, dans les zones commerçantes à circulation réduite où la vitesse autorisée est limitée à 30 km/h, peu de mesures sont adaptées telles qu'elles le sont habituellement sur les routes de desserte (pavés en plateau)“ [8].

Ainsi, le concept du Shared Space est compatible avec les principes des RASt 06 sur un principe de séparation apparent (potelets, grilles) sur des places et de longs tronçons de route de grandes artères urbaines et de traversées d'agglomération mais aussi sur un principe de non séparation dans des zones commerçantes à faible circulation.

Le **VwV-StVO**, points 325 et 326, alinéa III, 2ème et 3ème phrases, ne définit pas de restriction quant à l'intensité du trafic pour le classement parmi les Z 325 StVO. Toutefois, la fonction de séjour doit être prioritaire et le niveau de vitesse doit être réellement réduit. Cela peut se faire par le biais d'un aménagement urbain. Le VwV-StVO ne prescrit pas la mise en place d'une zone de circulation mixte sans dénivellation. La mention ajoutée dans l'alinéa V est intéressante au regard du concept Shared Space. « Dans les zones désignées [...], il est généralement superflu d'installer d'autres panneaux [...]. » Si la structure des zones piétonnières ne permet pas de les reconnaître clairement en tant que telles, il est possible de les identifier par un panneau Z 239 StVO. Par conséquent, selon le VwV-StVO, il reste une importante marge de manœuvre pour le « Shared Space ». Kavelaer et Bocholt illustrent parfaitement l'utilisation de panneaux selon le VwV-StVO.

En considérant la réglementation et les principes légaux, on peut dire en résumé qu'il a été possible d'aménager des tronçons de route ou des places selon le concept Shared Space dès le début des années 1990. En ce qui concerne la caractérisation de tronçons de route comme étant des « zones à circulation réduite », il est possible de supprimer tout autre panneau d'un point de vue légal, ce qui concorde avec le principe du Shared Space. La signalisation Z 325 StVO implique alors une vitesse au pas. Selon les EAHV 93, et à présent les RASt 06 également, la philosophie Shared Space peut cependant être appliquée aussi aux artères principales où l'on enregistre une forte circulation et des vitesses élevées. La différence entre les réalisations allemandes et les réalisations néerlandaises qui peuvent être associées au concept Shared Space repose finalement sur la suppression plus systématique des panneaux aux Pays-Bas.

A ce sujet, il est possible de rétorquer que les principes Shared Space sont certes ancrés depuis longtemps dans la réglementation allemande, mais ils sont loin d'être systématiquement mis en œuvre, comme c'est pourtant le cas des projets Shared Space néerlandais. En principe, les éléments d'aménagement jusqu'à présent essentiellement utilisés dans les zones à circulation réduite sont à présent transposés dans des zones davantage fréquentées (artères principales).

D'un autre côté, il faut noter que les projets Shared Space ne sont pas nécessairement liés au principe de mixité. Par exemple, le carrefour Laweiplan à Drachten est un carrefour giratoire « classique » qui constitue un exemple typique du concept Shared Space. Les voies de circulation sont séparées des zones dédiées aux cyclistes et aux piétons, mais les cyclistes et les piétons circulent dans une zone à circulation mixte. Par ailleurs, les tronçons des artères principales de Haren ont également été aménagés selon le principe de séparation, seuls les carrefours sont ici aménagés selon le principe de mixité. Il est donc impossible de définir clairement et formellement le Shared Space avec des éléments d'aménagement déterminés. Autrement dit : il existe un écart important entre la philosophie du Shared Space qui souhaite aboutir à un espace utilisé conjointement (non séparé) et les projets Shared Space mis en œuvre qui utilisent cependant des éléments de séparation et des règles de circulation. Dans la pratique, le Shared Space n'est pas non plus synonyme de la théorie « Shared and Open Space ».

Il faut également noter un fait important : dans tous les projets Shared Space, l'image négative des espaces routiers a été ou est le principal déclencheur du réaménagement. Il s'agit donc en premier lieu d'améliorations urbaines dont l'objectif est de revaloriser les routes et les places. Il ne s'agit pas en premier lieu de lutter contre des goulets d'étranglement ou des points noirs reconnus. Comme cela a été cité plus haut, l'important est plutôt d'équilibrer toutes les fonctions. Cet équilibre peut également être atteint avec des variantes performantes et sûres.

Quelle est donc aujourd'hui la vraie nouveauté du Shared Space ?

La vraie nouveauté réside dans le principe de mixité qui est aussi utilisé en partie sur des tronçons de routes et des places à fort trafic, en appliquant la règle de priorité à droite, mais sans élément de séparation. Cette règle qui était jusqu'à présent limitée en Allemagne aux zones résidentielles (zones 30 et zones à circulation réduite) est à présent transposée aux grandes artères à fort trafic (env. 15 000 automobiles/24h sur le carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden à Drachten). Dans les projets Shared Space mis en oeuvre, il était cependant obligatoire de maintenir la capacité. Ainsi, sur le carrefour Laweiplein de Drachten, un carrefour giratoire a été mis en place car un carrefour avec priorité à droite aurait suscité des temps d'attente inacceptables. Il ne faut pas oublier que des longs temps d'attente dans des branches secondaires peuvent réduire les distances nécessaires pour circuler, obliquer ou traverser les artères principales, ce qui peut affecter la sécurité sur la route. Le principe de mixité et la règle de priorité à droite se heurtent donc à des limites qui doivent être déterminées par des études de capacité, qui ont d'ailleurs été menées dans les projets mis en oeuvre. Cependant, on ose davantage planifier ces projets car le trafic mis en place efficacement avec la règle de priorité à droite à Drachten (env. 1500 automobiles/h), à Haren (env. 1000 automobiles/h) et à Kevelaer (env. 1.050 automobiles/h) est supérieur aux limites de capacité généralement prévues en Allemagne pour ce type de règle.

Selon le HBS 2001 (*Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Guide de dimensionnement des installations du trafic routier*), les quatre accès d'un croisement avec priorité à droite peuvent totaliser 600 à 800 automobiles/h. Cependant, des résultats d'études plus récents sont présentés dans la nouvelle édition du HBS. La limite d'utilisation calculée par Boltze et Stephan s'élève à 800 automobiles/h pour les carrefours, à 900 automobiles/h pour les carrefours en T, suivant une qualité de trafic analogue au HBS de $QSV = D [10]$. Le procédé de dimensionnement appliqué dans le HBS se base toutefois sur le respect des règles par tous les usagers de la route. Dans leur rapport d'étude, les auteurs déterminent pour la capacité des carrefours régis par la règle de priorité à droite que le trafic ne se déroule généralement pas selon les règles du StVO. Des capacités de plus de 1300 automobiles/h ont été mesurées sur les carrefours observés. Les observations montrent que les automobilistes empruntant la voie affluente du carrefour renoncent le plus souvent à leur droit de priorité de passage. Les automobilistes qui se trouvent sur la voie continue se comportent quant à eux comme s'ils jouissaient du droit de priorité. Les auteurs pointent alors du doigt l'irritation et les incertitudes des usagers de la route mais concèdent que « la vigilance qui en résulte [...] agit positivement sur la sécurité. » On peut déduire des études que les capacités de trafic sur les carrefours régis par la règle de priorité à droite peuvent être bien plus grandes que ce que les procédés de dimensionnement laissent penser.

Ce qui est nouveau aussi, c'est l'abandon massif et réel des panneaux. Le panneau de priorité n'est visible nulle part. Même sur le carrefour giratoire Laweiplein de Drachten, seul le panneau 215 StVO « carrefour giratoire » placé sur l'îlot signale la priorité de la voie du carrefour giratoire. Le panneau 205 StVO « Cédez le passage » n'est visible sur aucune des quatre voies d'accès. Les panneaux signalant des limitations de vitesse sont également absents. Des aménagements empêchent logiquement les vitesses élevées. Des potelets et des grilles empêchent les automobilistes de stationner dans les zones aménagées. A ce jour, aucun panneau d'interdiction de stationner ou de s'arrêter n'a été mis en place (à

l'exception du panneau signalant des places de stationnement réservées aux personnes handicapées à Haren). Dans les zones clairement aménagées, on se passe même du panneau de passage piéton sur le tronçon de la route. Un bon éclairage vient ici accentuer les bandes zébrées, ce qui est considéré comme suffisant. Seul un petit nombre de panneaux a été conservé, par exemple qui signalent le sens de la circulation (par ex. le panneau 215 StVO « Carrefour giratoire » au centre du carrefour ou encore le panneau 239 StVO « Voie piétonnière » à la fin d'une zone de circulation mixte au niveau d'une intersection).

« L'abattage des forêts de panneaux » est cependant un précepte connu depuis fort longtemps en Allemagne. Le code de la route allemand (StVO) compte certes 648 panneaux de signalisation mais les villes et les régions sont tenues depuis la modification du StVO de 1997 de « procéder de manière restrictive à l'implantation des panneaux de signalisation et des équipements de voirie [...] et à vérifier que la règle prévue [...] est absolument nécessaire ». Les maîtres d'ouvrage n'hésitent donc pas à ne pas installer des panneaux de signalisation, en particulier ceux qui signalent uniquement des règles de circulation, car chaque usager de la route est lui-même responsable de leur respect. Le StVO mise donc sur une prise de conscience et plus de responsabilité personnelle. Selon les articles 39 et 45 du StVO : Des panneaux de signalisation doivent être installés « uniquement là où les circonstances particulières l'exigent. » D'autres règles ne devront être décrétées pour la circulation que lorsque la situation dangereuse « augmente considérablement [...] le risque général ». Le Conseil Fédéral a justifié la nouvelle version en affirmant que « des panneaux en surnombre sur les routes entraînent une hypersollicitation et une diversion des usagers de la route ainsi que des problèmes d'acceptabilité dans le respect des règles de circulation. » L'instruction administrative correspondante invite à « installer le moins de panneaux de signalisation possible. La perception ne doit pas être affectée par l'accumulation de panneaux de signalisation. »

Toujours en ce qui concerne le stock de panneaux, il est nécessaire d'effectuer des observations régulières lors desquelles il est important de vérifier à quels endroits des panneaux peuvent être supprimés. Il existe actuellement environ 20 millions de panneaux sur les routes allemandes, soit un panneau de signalisation tous les 28m. Depuis quelques années, de nombreuses communes s'efforcent d'endiguer le flot de panneaux avec le soutien de l'ADAC et des forces de police. Des personnalités ont soutenu l'action « Pas de panneaux à Selm – Moins de panneaux de signalisation pour plus de sécurité et une ville plus agréable ». Sur les 1100 panneaux installés sur la zone d'action, 471, soit plus de 40 pour cent des panneaux, ont été reconnus comme inutiles dans le cadre des observations des routes en 1998 et ont été supprimés. Jusqu'à ce jour, environ 150 villes et communes d'Allemagne ont appliqué le « Modèle de Selm » ou une action similaire, les automobilistes, les piétons et les cyclistes parvenant à réduire les panneaux d'un quart, voire d'un tiers. La majorité des automobilistes de neuf pays européens, que l'ADAC a interrogés dans le cadre d'une enquête téléphonique représentative, pense que la forêt de panneaux qui peuplent les routes d'Europe devrait être débroussaillée d'urgence [9]. Les Allemands sont les plus critiques. Les trois quarts des personnes interrogées demandent une réduction des panneaux de signalisation en Allemagne (figure 16). Il faut donc retenir qu'un trop grand nombre de panneaux de signalisation est installé sur les routes allemandes et que dans de nombreux cas, des panneaux supplémentaires seront encore probablement installés. Cela peut s'expliquer par le fait que l'installation de panneaux de signalisation est un acte administratif conçu pour servir de garantie légale en cas de litiges.

Une première conclusion intermédiaire montre qu'en Allemagne, le Shared Space applique plus systématiquement et plus globalement qu'auparavant les directives et les recommandations, qui étaient d'ores et déjà intégrées au code de la route allemand depuis 1997.

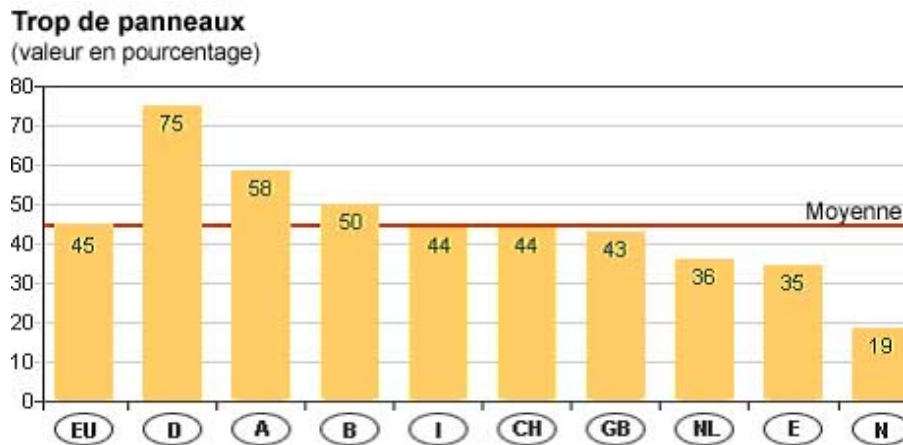


Figure 16 : Résultats d'une enquête téléphonique : Pensez-vous qu'il y ait des panneaux de signalisation inutiles ? [9]

Les exemples du chapitre 3 montrent qu'il existe depuis quelques années en Allemagne des réalisations similaires au concept du Shared Space. Parallèlement aux deux exemples mentionnés concernant Kevelaer et Bocholt, on peut citer bien d'autres villes comme Brühl (Clemens-August-Str./Uhlstr.) dans lesquelles des concepts similaires ont été appliqués. Les anciennes règles et les règles actuelles, ainsi que les principes légaux, permettent à l'urbaniste d'aménager les zones de manière à remettre en avant la fonction de séjour et non plus la fonction de liaison, y compris dans les zones à fort trafic. On ne peut donc pas dire du Shared Space qu'il s'agit d'un concept réellement inédit puisque Hans Mondermann travaille sur ces modèles d'aménagement depuis 20 ans. Grâce au soutien de l'Union Européenne, le Shared Space se trouve à présent sous les feux de la rampe. Une motorisation croissante et une cohabitation en recul, souvent dénoncée par les usagers de la route favorisent et attisent les débats sur l'introduction de « nouveaux » concepts de circulation.

On peut constater que le concept a été appliqué de manière plus systématique aux Pays-Bas. Cela s'explique essentiellement par la réduction des mesures de circulation légales à la plus stricte nécessité grâce à la suppression des panneaux et des marquages. Le trafic doit ainsi se réguler de lui-même. Une dérégulation a eu lieu avec une réforme du code de la route néerlandais et les instructions administratives en 1992. Depuis, les Néerlandais comptent davantage sur la responsabilité de chaque usager de la route et sur des espaces routiers compréhensibles et sans équivoque. Seul l'avenir nous dira si cela est compatible avec la mentalité allemande.

Effets et évaluations

Remarques préalables

Les effets et les évaluations présentés dans les prochaines lignes concernent les exemples de projets mentionnés précédemment à Drachten, à Haren et en partie aussi à Kevelaer. En l'absence d'indication explicite, les effets indiqués concernent toutes les zones mentionnées. Les différences sont explicitement présentées. L'exemple de Bocholt est un cas particulier dont les effets seront étudiés séparément.

Des analyses plus détaillées sont encore prévues dans le cadre du projet de coopération Shared Space. Il s'agit ici d'informations préliminaires qui résultent essentiellement d'impressions subjectives obtenues par des visites locales et des entretiens. Elles sont

cependant étayées par des analyses objectives et surtout par des enquêtes sur les accidents que les auteurs ont pu se procurer. Par ailleurs, à la fin du mois de juin, le Junges Forum Berg und Mark et l'organisation Rhein-Ruhr de la DVWG (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) ont organisé des visites à Drachten et à Haren. Au total, 46 experts en circulation provenant des secteurs de l'industrie, de l'administration et du conseil y ont participé. Ceux-ci ont été invités à présenter oralement et par écrit leurs impressions et leurs opinions. Les résultats sont présentés dans les analyses suivantes.

La sécurité sur la route pour tous les usagers

Les publications du projet de coopération (par ex. [5]) affirment que le danger a pour effet final la sécurité. On suppose ici que les usagers de la route qui ne se sentent pas en sécurité agissent prudemment et anticipent tandis que ceux qui se sentent en sécurité ne prêtent pas attention aux risques potentiels. C'est certainement vrai. Mais la question est de savoir si tous les usagers de la route sont en mesure de bien évaluer les dangers et les risques et sont capables de réagir en conséquence. Cela ne va pas de soi. De plus, il est possible que les automobilistes plus protégés en profitent, au détriment des usagers plus vulnérables. Les projets Shared Space sont-ils réellement plus sûrs ?

Des résultats préliminaires tirés des évaluations ([11], [12]) sont disponibles pour les exemples de Drachten et Haren présentés ici. La situation d'accident est détaillée telle qu'elle est actuellement disponible et représentée sur la figure 17. On peut en tirer les informations suivantes :

- Au niveau du carrefour à feux Laweiplan situé à Drachten, des accidents de la circulation graves se sont produits. Après son réaménagement en carrefour giratoire, aucun autre accident grave n'a été enregistré. Le nombre total d'accidents a également considérablement diminué sur le carrefour Laweiplein.
- Au niveau du carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden à Drachten, aucune évolution importante n'a été constatée en matière d'accidents. Même après le réaménagement, on a continué à enregistrer des accidents avec des blessés légers. Dans la majorité des cas, des cyclistes étaient impliqués.
- Alors que sur la Rijksstraatweg à Haren, on enregistrait des accidents avec des blessés graves et des blessés légers avant l'aménagement de la route, ce type d'accidents n'a plus été constaté depuis. Le nombre d'accidents a même largement diminué.

Type d'acc. Année	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Dégâts matériels	Total
Drachten – Laweiplein					
1997	0	1	3	6	10
1998	0	0	0	9	9
1999	0	1	3	9	13
2000	0	0	0	9	9
2001*	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	8	10
2003	0	0	0	3	3
2004	0	0	0	1	1
2005	0	0	0	1	1
2006	0	0	0	2	2
Drachten – De Drift/Torenstraat/Kaden					
1994	0	0	0	1	1
1995	0	0	0	8	8
1996	0	0	0	2	2
1997	0	0	1	8	9
1998*	0	0	1	2	3
1999	0	0	1	3	4
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	6	8
2003	0	0	1	3	4
2004	0	0	2	6	8
2005	0	0	1	4	5
2006	0	0	2	2	4
Haren – Rijksstraatweg					
1997	0	1	2	10	13
1998	0	0	4	12	16
1999	0	0	0	16	16
2000	0	0	1	8	9
2001	0	1	1	17	19
2002	0	0	0	7	7
2003*	0	0	0	11	11
2004	0	0	0	4	4
2005	0	0	0	6	6
2006	0	0	0	7	7

* Année du réaménagement

Figure 17 : Comparaison des accidents sur trois sites, avant et après le réaménagement selon le concept Shared Space

Pour interpréter ces résultats, il faut noter que dans le cas de Laweiplein à Drachten, il s'agit de diminutions d'accidents qui ne sont pas rares et qui vraisemblablement résultent surtout de la transformation d'un carrefour à feux en un carrefour giratoire. Généralement, les accidents graves se produisent sur des carrefours à feux lorsqu'un automobiliste brûle un feu rouge à grande vitesse, ou sur des carrefours lorsque les automobiles qui souhaitent obliquer à gauche ne tiennent pas compte des automobiles qui arrivent simultanément d'en face et ne leur laissent pas la priorité. Les vitesses plus faibles constatées sur les carrefours

giratoires permettent généralement d'éviter des accidents graves. Jusqu'à présent, les effets positifs sur la sécurité dans cette zone ne sont pas exclusivement et prioritairement attribués aux caractéristiques du principe du Shared Space.

Il est cependant intéressant de constater que dans les trois cas néerlandais, aucun accident grave n'a été enregistré depuis le réaménagement. C'est également ce que l'on constate dans les situations décrites à Kevelaer et Bocholt. D'après les informations fournies par le poste de police compétent, depuis le réaménagement de la place Roermonder à Kevelaer, soit en plus de trois ans, 10 accidents mineurs avec des dégâts matériels se sont produits, principalement dus à des entrées et sorties de stationnement. Dans un des cas, un cycliste a été légèrement blessé, il sortait de la place Roermonder à contre-sens de la rue de la gare. Sur la Königstraße à Bocholt, les accidents sont rares et de faible importance également. Durant les trois années qui ont suivi le réaménagement, quatre accidents se sont produits au niveau de la traversée du marché, sans toutefois occasionner de blessure et sans rapport avec l'aménagement de la zone.

Si l'on se réfère au type d'accidents et à la fréquence des accidents, on peut considérer d'après les informations disponibles à ce jour que les nouvelles structures des cinq espaces présentés en exemple sont donc sûres. Néanmoins, les anciennes structures ne représentaient pas non plus des points noirs, de sorte que ni avant, ni après le réaménagement, on ne distingue pas de particularité dans les accidents.

L'examen des risques potentiels basé sur des enquêtes et sur des observations autonomes présente une image un peu plus nuancée. L'enquête menée auprès des habitants de Drachten et Haren ([11], [12]) révèle des avis différents en ce qui concerne la sécurité sur la route, la plupart des personnes interrogées ne désignant par les situations décrites ici comme des situations sûres. Il est important de noter qu'un grand nombre de personnes interrogées (90%) demande un guidage clair pour la circulation des vélos sur la Rijksstraatweg à Haren, soit sous la forme d'une bande cyclable sur la voie routière soit sous la forme d'une piste cyclable sur l'espace latéral. Les conflits, plus particulièrement entre les piétons et les cyclistes, sont manifestement plus fréquents à présent. Il faut également noter que dans la comparaison entre l'avant et l'après réaménagement de Laweiplein à Drachten, une grande majorité des personnes interrogées considèrent que le carrefour giratoire et la place ne sont pas sûrs. Ainsi, 45% des personnes interrogées considèrent la zone comme n'étant pas sûre après le réaménagement, contre 30% des personnes interrogées avant le réaménagement. Ce sont surtout les personnes âgées qui ne se sentent pas en sécurité (47% contre 38% avant). Les avis qui sont devenus négatifs au sujet de Laweiplein sont essentiellement formulés par des automobilistes et des cyclistes. Les réponses des piétons ne présentent pas de différence lorsque l'on compare la situation avant/après. Le rapport d'évaluation pointe du doigt un fait « dramatique » : les temps perdus de tous les usagers de la route dans la situation avant réaménagement ont certes été recueillis objectivement, pourtant 66% des personnes interrogées considèrent que le trafic et le flux du trafic sont globalement mauvais aujourd'hui, contre 5% seulement auparavant.

La figure 18 présente les résultats de l'enquête sur le sentiment de sécurité pour les trois espaces routiers observés dans le cadre des visites locales.

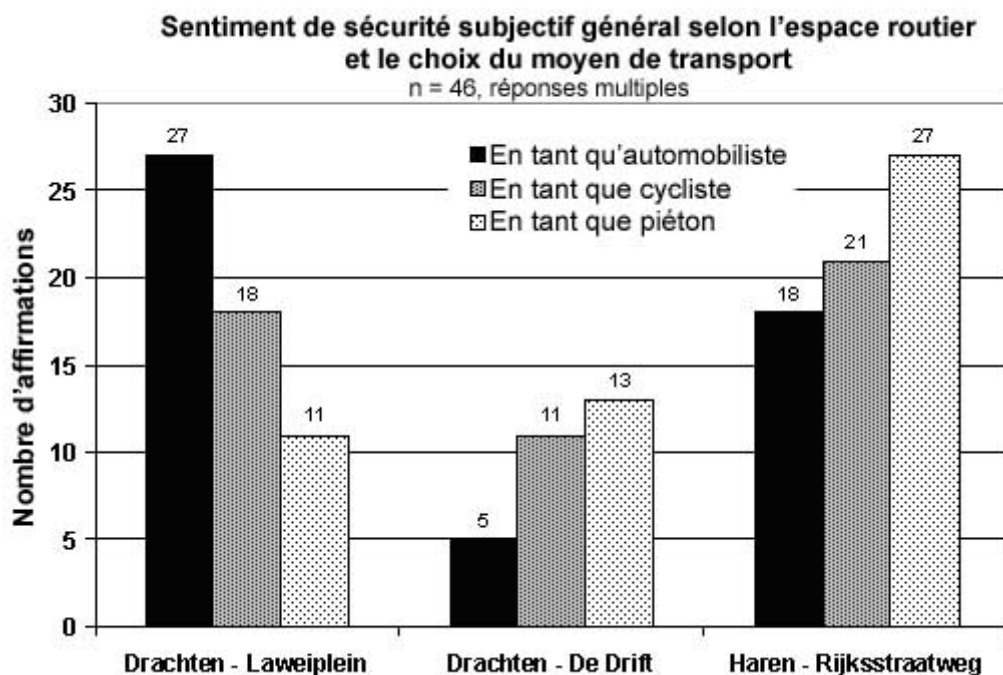


Figure 18 : Résultat de l'enquête sur le sentiment de sécurité subjectif selon l'espace routier

Les résultats sont hétérogènes pour les espaces routiers visités à Drachten et à Haren. Cela concerne aussi bien la fréquence des affirmations « Lieu très sûr » que les différents types d'usagers, c'est-à-dire automobilistes, cyclistes ou piétons. Le plus frappant est la comparaison de la sécurité subjective à Drachten. Du point de vue de l'automobiliste, le carrefour à priorité à droite De Drift/Torenstraat/Kaden situé à Drachten n'est pas sûr. Alors que l'on enregistre seulement cinq affirmations « très sûr » pour le carrefour, on enregistre 27 pour le carrefour giratoire. Globalement, les résultats de l'enquête montrent que dans les groupes des usagers de la route vulnérables (cyclistes et piétons), le sentiment subjectif de sécurité présente des valeurs acceptables pour les trois espaces routiers visités. Ces évaluations sont principalement justifiées par des arguments tels que la « clarté » et la « compréhension », en particulier pour la Rijksstraatweg à Haren. Quant au carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden à Drachten, il est au contraire souvent considéré comme « plutôt chaotique ».

Globalement, il existe visiblement un rapport évident entre le sentiment subjectif de sécurité et la clarté et la compréhension des espaces routiers. Même la Rijksstraatweg à Haren présente généralement de très bonnes conditions de visibilité dues à l'interdiction de l'arrêt et du stationnement des automobiles et à la suppression des panneaux. Il faut également admettre que la réduction du nombre d'accidents et de leur gravité à Haren, et éventuellement dans d'autres zones appliquant le principe du Shared Space, est lié au fait que sur les routes « remises en ordre », les rapports de visibilité ont été considérablement améliorés par le réaménagement. Cet état de fait doit être souligné et doit absolument être pris en compte dans la conception d'autres projets Shared Space. Les usagers de la route ne peuvent communiquer avec les autres usagers et les prendre en considération que s'ils les voient à temps – la préservation des champs de vision, obtenue en supprimant les places de stationnement, les éléments de mobilier urbain en surnombre, les plantations et les panneaux, semble être une condition essentielle à un aménagement sécurisant de ces places et de ces tronçons de route.

Transport individuel motorisé

Les effets des aménagements des cinq espaces présentés dans ce document sur le transport individuel motorisé peuvent être considérés comme plutôt neutres. A l'exception des changements sur Laweiplein à Drachten déjà présentés et qui sont liés à sa transformation en carrefour giratoire, on n'observe pas ou peu de différences par rapport à la situation antérieure au réaménagement. Dans tous les cas, le trafic doit être organisé de manière performante. Aux heures de pointe, on observe des files d'attente aussi bien à Drachten qu'à Haren, mais cela s'explique aisément. Le trafic est relativement important dans les carrefours avec priorité à droite car le droit de priorité en vigueur dans la situation antérieure au réaménagement sur la voie De Drift/Torenstraat est toujours admis et la priorité est donnée aux usagers roulant tout droit sur l'artère.

Le niveau de vitesse est d'après les observations locales très faible et se trouve vraisemblablement aussi à Drachten et à Haren en moyenne largement en-dessous des vitesses autorisées de 50 km/h. On a néanmoins pu parfois observer des vitesses élevées et des conduites à risque lors des courtes visites menées sur place dans le cadre de la réunion des experts. Ces comportements sont surtout observés sur le long tronçon de route (env. 800m) de la Rijksstraatweg à Haren, ce qui tend à confirmer la nécessité de limiter les aménagements selon le principe du Shared Space à des petits tronçons et de petites places. De même, les observations effectuées à Kevelaer et Bocholt montrent que les limitations de vitesse imposées par la loi sont très bien respectées sur les tronçons courts.

Circulation en vélo

Le réaménagement selon le principe du Shared Space produit de manière générale plutôt des avantages pour la circulation en vélo. L'aspect particulier positif est la possibilité pour les cyclistes de circuler librement dans ces zones. L'accessibilité du lieu de destination est ainsi améliorée pour la circulation en vélo. De plus, les cyclistes peuvent choisir librement leur itinéraire selon leurs propres contraintes et les éléments de l'espace routier et peuvent utiliser soit l'espace latéral, soit la chaussée.

L'inconvénient est la difficulté d'évaluation et d'anticipation des mouvements des cyclistes par rapport à ceux des autres usagers de la route. Des observations menées au niveau local à Drachten et à Haren indiquent qu'une grande partie des cyclistes fait des signes de la main pour signaler un changement de direction et ainsi compenser cet inconvénient. Cela contribue certainement à améliorer la sécurité des cyclistes sur la route en l'absence de guidage. En Allemagne, le recours aux signes gestuels supposerait des changements de comportement difficiles et longs à mettre en place.

Des problèmes se produisent visiblement sur le carrefour avec priorité à droite De Drift/Torenstraat/Kaden. Le nombre d'accidents impliquant des vélos est comparativement supérieur. Les observations révèlent que les cyclistes zigzaguent en cas de fort trafic d'automobiles et de vélos (env. 15 000 automobiles/24h et env. 7000 cyclistes/24h), ce qui nuit principalement aux cyclistes plutôt hésitants. Etant donné que les automobilistes exercent souvent leur ancien droit de priorité sur les lignes droites, il est difficile d'estimer les temps d'attente pour les cyclistes obliquant ou traversant la route, ce qui génère souvent des situations conflictuelles. En cas de fort trafic d'automobiles et de vélos, il faut être prudent avec les règles de priorité à droite.

Il est aussi important de noter que à Haren et à Drachten, les motocyclistes utilisent eux aussi et en toute légalité les espaces latéraux. De nombreux motocyclistes sont sans-gêne et roulent à grande vitesse, provoquant des conflits avec des cyclistes et des piétons. Les participants aux visites sur place ont considéré que ces situations étaient particulièrement gênantes.

Circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite

Les changements effectués à Drachten et à Haren (installation ultérieure de passages piétons et d'éléments tactiles) sous la pression des populations concernées révèlent déjà que les piétons, et plus particulièrement ici les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, peuvent rencontrer des difficultés avec le principe du Shared Space. Comme indiqué plus haut, les personnes ne se sentent pas du tout en sécurité, c'est par exemple le cas sur Laweiplein à Drachten. Dans des situations de circulation complexes, ces groupes de personnes ont besoin de davantage de temps pour assimiler la situation et y réagir. Or, la complexité augmente généralement les dangers et l'insécurité. Il faut cependant nuancer ces propos car des facteurs très divers, qui dépendent surtout de l'aménagement concret des tronçons et des places, influencent la sécurité des piétons sur la route.

Une partie de l'enquête menée dans le cadre des visites effectuées sur place avait pour objet l'évaluation des trois espaces de circulation du point de vue des malvoyants, des personnes à mobilité réduite, des enfants et des personnes âgées. Les résultats de cette enquête montrent parmi différents groupes de personnes des résultats très divers, pour certains positifs et pour d'autres déçus (figure 19). C'est avant tout en raison de l'évolution démographique actuelle que la planification des espaces de circulation accessibles aux personnes souffrant de handicaps est de nouveau sous les projecteurs. Plus particulièrement, l'augmentation du nombre de malvoyants et de personnes à mobilité réduite, que le vieillissement de la population laisse à prévoir, exige des adaptations matérielles capables de garantir une mobilité autonome la plus longue possible. A cet égard, les espaces de circulation aménagés selon la philosophie du Shared Space présentent des avantages et des inconvénients.

Evaluation des espaces routiers du point de vue de différents groupes de personnes (considérez-vous que l'espace routier à...du point de vue de...est de bonne qualité ?) n=46, réponses multiples

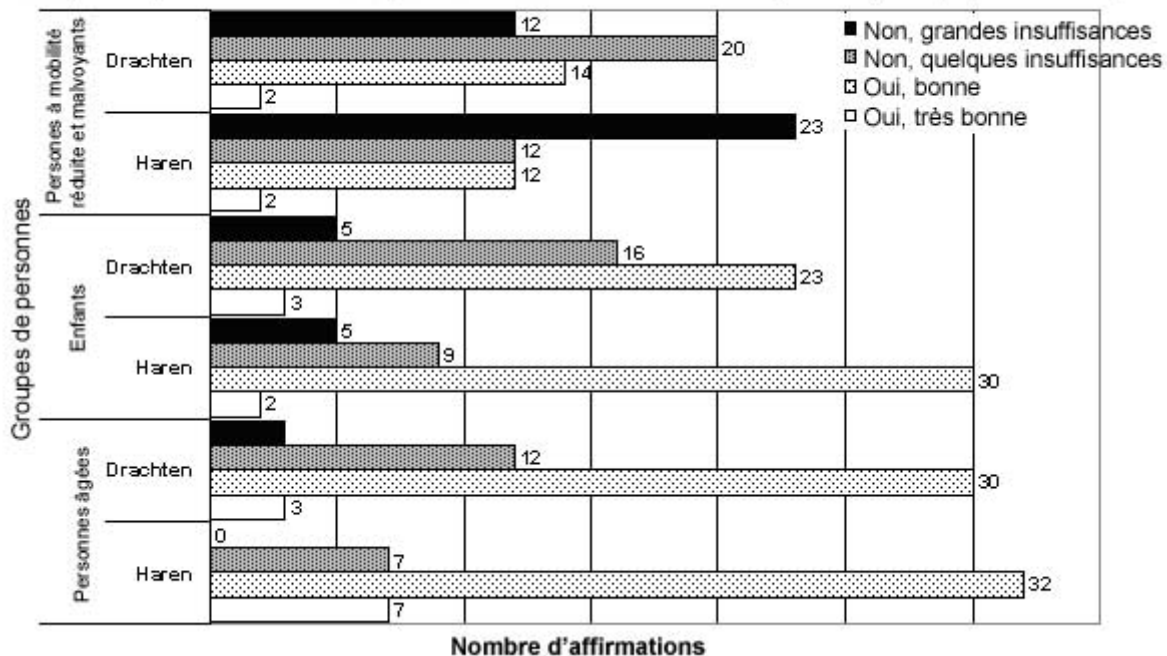


Figure 19 : Résultats de l'enquête sur l'évaluation des espaces routiers après la visite

Personnes à mobilité réduite et malvoyants :

Les résultats de l'enquête montrent des tendances très nettes. Pour le groupe des personnes à mobilité réduite et des malvoyants, les personnes interrogées ont à une grande majorité évoqué une « grande insuffisance ». L'espace routier Rijksstraatweges à Haren a

reçu de très mauvaises évaluations. Dans ce cas, avec 23 affirmations, presque la moitié des personnes interrogées ont formulé une « grande insuffisance ». Les résultats de l'enquête montrent ici nettement que les espaces routiers réaménagés à Haren et à Drachten présentent des déficiences, surtout du point de vue des malvoyants. Les principales déficiences pointées du doigt sont le manque de contrastes et d'éléments tactiles permettant aux malvoyants et aux aveugles de s'orienter.

Pour les personnes qui se déplacent à l'aide d'une canne, les éléments de guidage et d'avertissements nécessaires ne sont pas installés. L'aménagement monochrome et peu contrasté qui est certainement attrayant du point de vue urbain fournit peu d'informations aux malvoyants. Dans certaines zones, des améliorations ont été réalisées. Au carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden à Drachten, on a par exemple installé des lignes de guidage et des panneaux de vigilance pour permettre aux personnes aveugles et aux malvoyants de traverser. Ces mesures n'agissent toutefois que ponctuellement. Etant donné que des éléments de guidage nécessaires ne sont pas installés aux alentours du carrefour, on ne peut pas parler d'une voie totalement accessible aux personnes souffrant de handicaps.

Dans les espaces visités, les personnes en fauteuil roulant se sentent au contraire visiblement très bien. On a pu observer un très grand nombre de personnes en fauteuil roulant et elles ne semblaient jamais rencontrer de difficultés. Les personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant ou utilisant des systèmes d'aide à la marche de plus en plus répandus (déambulateurs) profitent de l'aménagement sans dénivellation car l'absence ou presque de bordures leur évite la difficulté de les franchir comme c'était le cas auparavant.

Enfants

Les résultats de l'enquête montrent pour ce groupe de personnes des jugements plutôt bons. Malgré des tendances positives, de « grandes insuffisances » ont tout de même été évoquées, aussi bien à Haren qu'à Drachten. Les insuffisances semblent essentiellement concerner le manque d'abris pour les enfants et les situations dangereuses rencontrées lorsque des automobilistes roulent à des vitesses parfois inadaptées. Par-contre, la clarté et la suppression massive des aménagements réduisant la visibilité ont été jugées très positives. L'impossibilité à quelques exceptions près pour les automobiles de s'arrêter ou de stationner sur l'espace routier est considérée très positive pour les enfants car cela améliore les rapports de visibilité lorsque des enfants traversent la route.

Personnes âgées

Les espaces routiers visités ont été jugés plutôt positifs par les personnes âgées. Les participants n'ont recueilli que très peu d'insuffisances auprès des personnes âgées par rapport aux résultats obtenus auprès des personnes à mobilité réduite, des malvoyants et des enfants. Les variantes du « Shared Space » réalisées semblent donc indiquer un aménagement des espaces de circulation adapté aux personnes âgées. Cela s'explique par la vitesse réduite, par l'amélioration importante de la qualité de séjour et par la suppression massive des bordures, réduisant ainsi les risques de chute.

Etant donné que les projets Shared Space concernent essentiellement des zones commerciales centrales (par ex. Haren et prochainement Bohmte), ce sont des destinations très recherchées et fréquentées et exigent donc une priorité dans l'aménagement accessible à tous les groupes de personnes. Ces zones ont été parfaitement adaptées aux besoins des personnes à mobilité réduite, des malvoyants, des enfants et des personnes âgées sans recourir à un grand nombre d'éléments et sans que cela affecte négativement l'urbanisme (voir par ex. [13]).

Arrêts brefs et stationnement

Si les projets Shared Space aux Pays-Bas, mais aussi en Allemagne, aboutissent à cet impact urbain équitable et cette sécurité sur la route, c'est principalement parce que le stationnement a été presque entièrement banni de ces zones. Pour appliquer efficacement l'interdiction de stationner souhaitée dans un contexte de pression importante, des potelets ou des grilles sont placés et intégrés aux éléments urbains de l'aménagement global. L'objectif n'étant pas de réaliser une séparation modérée partout, celles-ci servent également à séparer les zones de circulation. De même, aucune zone de chargement séparée n'a été prévue pour la circulation des véhicules de livraison dans les rues commerçantes. D'une certaine façon, on suit ici le principe qui consiste à laisser le trafic se réguler de lui-même. Dans certains cas, les véhicules de livraison ou les véhicules ayant besoin de stationner pour une courte durée recherchent alors un espace proche de leur destination et exploitent ainsi la perméabilité des systèmes d'arrêt. Cela affecte alors en partie la circulation des piétons et des vélos (figure 20). Les possibilités de stationner illégalement sont toutefois très limitées. Cela révèle cependant qu'il faut tenir compte de la circulation des véhicules de livraison et de chargement sur les grands tronçons lorsque ces effets perturbateurs doivent être évités.



Figure 20 : Véhicule de livraison sur la Rijksstraatweg à Haren

A ce sujet, il est important de dire qu'on observe une meilleure discipline en matière de stationnement aux Pays-Bas qu'en Allemagne. Cela peut s'expliquer par le fait que les infractions au stationnement y sont sanctionnées par des amendes bien plus élevées et déterminées selon le degré de gêne occasionnée aux autres usagers de la route. Les amendes y sont comprises entre 50 et 130 Euros. Jusqu'à présent, on observe en pratique bien peu de contrevenants aux règles de stationnement dans les zones interdites au stationnement. Si des projets Shared Space étaient appliqués en Allemagne sans mettre en œuvre des mesures pour empêcher le stationnement illégal, on peut s'interroger sur les résultats qui seraient obtenus. Des potelets, des systèmes d'arrêt ou des mesures d'aménagement appropriées semblent indispensables dans les rues commerçantes très fréquentées lorsqu'il est nécessaire d'interdire systématiquement le stationnement dans ces zones.

Qualité de séjour

L'image des tronçons et des places aménagés a été considérablement améliorée. Tous les résultats de l'enquête en attestent. Le Shared Space est donc un concept bien adapté à la revalorisation des espaces routiers dans les villages et dans les centres urbains.

Conclusions et bilan

Dans les enquêtes menées dans le cadre des visites locales, les opinions sur le Shared Space oscillent entre « je suis convaincu, c'est très positif ! » et « je suis assez sceptique ». Cependant, aucun participant aux visites ne rejette les aménagements néerlandais réalisés à Drachten et à Haren (« Je n'y trouve aucun intérêt »). Environ 61 pour cent (28 affirmations) ont considéré les aménagements réalisés comme « une bonne option ».

La figure 21 présente les atouts du Shared Space évoqués par les participants à la visite. Sur 102 affirmations au total, trois aspects représentent presque ¼ des atouts. Les atouts du Shared Space les plus fréquemment avancés sont l'encouragement de la prise en compte des autres usagers de la route, le transfert de responsabilité vers les usagers de la route eux-mêmes et l'encouragement à communiquer ensemble. En deuxième et troisième place des affirmations les plus fréquentes, on trouve l'amélioration de l'image de la ville et la réduction de la vitesse. Ces résultats d'enquête révèlent que le Shared Space a un sens supplémentaire au regard de la sociologie qui va au-delà des aspects d'aménagement urbain et d'aménagement de la circulation, mais qui ne doit pas être approfondi dans ce document.

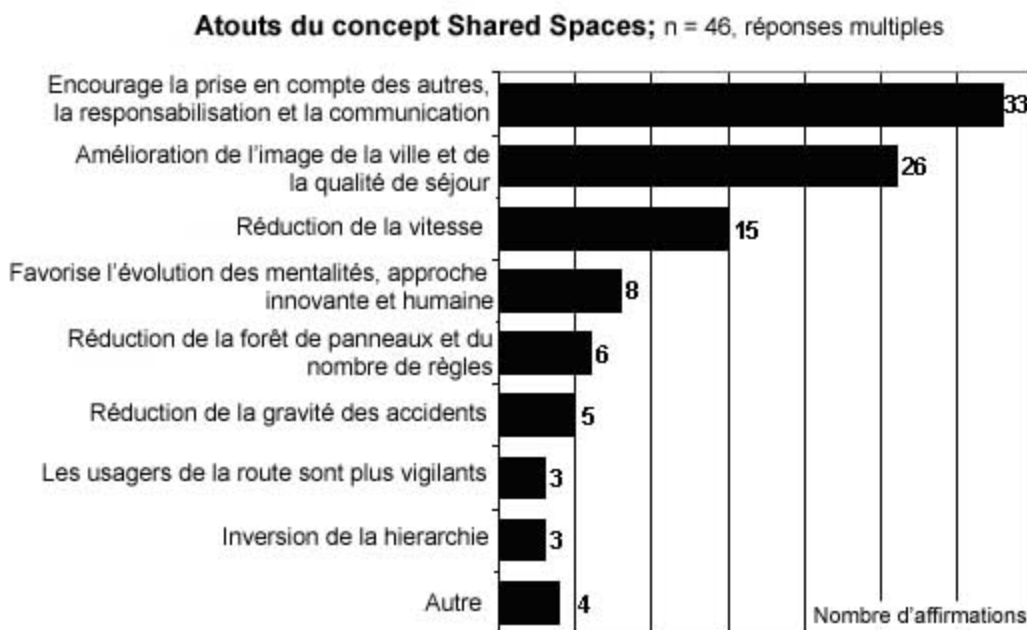


Figure 21 : Résultats de l'enquête sur les atouts du Shared Space

Parallèlement à ces atouts, les participants aux visites locales pointent également du doigt les faiblesses du Shared Space (figure 22). En première et deuxième place, on découvre le manque de contraste et de systèmes de guidage pour les malvoyants et les aveugles, et les problèmes d'acceptabilité et d'applicabilité au sein de la population, chacune de ces deux faiblesses étant recueillies 15 fois.

Faiblesse du concept Shared Space; n=46, réponses multiples

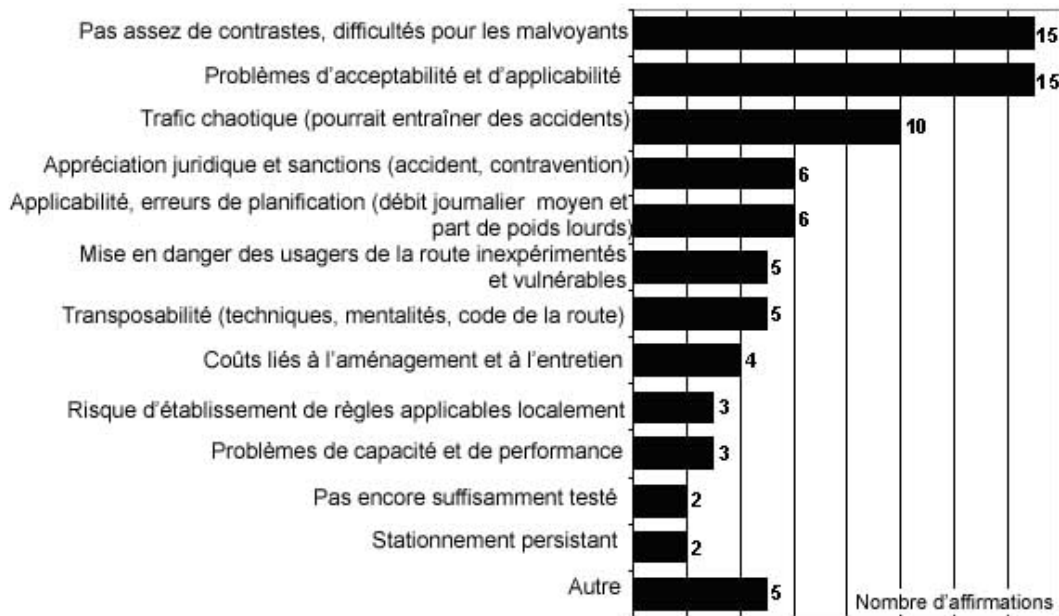


Figure 22 : Résultats de l'enquête sur les faiblesses du Shared Space

Les personnes interrogées ont fait part de leurs doutes et de leurs réserves en ce qui concerne « l'acceptabilité » et « l'applicabilité » du Shared Space vis-à-vis de la population et de la politique de la commune dans les villes et les communes allemandes. 33 pour cent des personnes indiquent qu'il est peu probable qu'un certain degré d'insécurité puisse améliorer la sécurité sur les routes. Dans le contexte des doutes exprimés, les personnes interrogées considèrent qu'il est indispensable de faire participer les citoyens avant la mise en œuvre de ces projets. 92 pour cent des personnes interrogées considèrent qu'il est indispensable d'organiser des réunions pour calmer les réticences et les inquiétudes de la population. 83 pour cent d'entre elles considèrent que des projets comme ceux de Drachten ou Haren sont applicables et faisables dans leur ville.

La figure 23 présente l'évaluation subjective des 46 personnes interrogées sur les limites d'application du Shared Space à partir des valeurs de débit journalier moyen. Seule une personne a considéré que le concept était « globalement inadapté ». Neuf personnes pouvaient concevoir le Shared Space sur toutes les grandes artères à deux voies. Pour environ un tiers des personnes interrogées, les limites d'application s'arrêtent aux zones 30 ou aux routes collectrices. La majorité situe la limite d'application du Shared Space aux grandes artères à moyen trafic avec un débit journalier moyen d'environ 16 000 automobiles.

A partir de quel débit journalier moyen déconseilleriez-vous le concept Shared Space ?

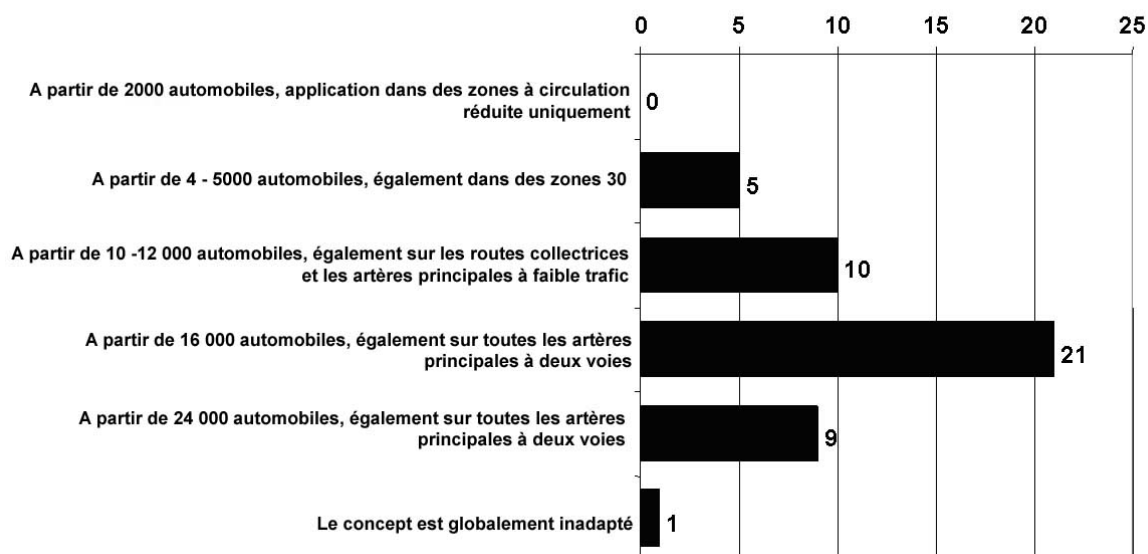


Figure 23 : Limites d'application du Shared Space

Les résultats de l'enquête et les informations présentées précédemment montrent clairement que l'intérêt et les incohérences du Shared Space sont très proches et dépendent de l'interprétation, de la vision et de la mise en œuvre concrète de la philosophie d'aménagement.

Le Shared Space est intéressant lorsqu'une revalorisation urbaine des places et des espaces routiers sensibles est un objectif principal de l'aménagement. Les avantages du concept sont réels si une gestion prudente est effectuée et si le projet se limite à des places et des tronçons courts sur des rues principales de village, des rues commerçantes locales ou encore des grandes rues commerçantes. Il faut veiller à ce que des rapports de visibilité exceptionnels soient maintenus lors de l'application du principe de mixité, y compris en cas de fort trafic, et ces rapports de visibilité ne peuvent être garantis qu'en supprimant systématiquement le stationnement et en réduisant le nombre de panneaux de signalisation au strict nécessaire. Ces espaces routiers seront alors perçus comme « remis en ordre », attrayants et sûrs.

Il serait par-contre incohérent d'appliquer le Shared Space comme un remède universel capable d'éviter les accidents, les conflits et les protestations des citoyens. Les opinions sur le succès des mesures mises en œuvre ne concordent pas et il est difficile de les objectiver car les exemples et les connaissances sont insuffisantes. Le Shared Space a ses limites, des limites relatives aux capacités de trafic et à la longueur des tronçons potentiels. Il est par ailleurs difficile de satisfaire toutes les exigences. Les projets Shared Space doivent faire face à ces difficultés, comme n'importe quel autre principe d'aménagement de routes qui doivent servir les fonctions de liaison, de desserte et de séjour.

Bibliographie :

- [1] Eberle: Gefahr ist gut, in ZEITWISSEN, 02/2006, http://www.zeit.de/zeit-wissen/2005/05/Verkehrsberuhigung_NEU.xml, accessible le 04.07.2007
- [2] 3sat / nano: „Shared Space – eine Stadt ohne Verkehrsschilder“, <http://www.3sat.de/nano/cstuecke/79931/index.html>, accessible le 04.07.2007
- [3] Borngräber: Die Axt im Schilderwald - Interview mit dem Verkehrsplaner Hans Monderman, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,389289,00.html>, accessible le 04.07.2007
- [4] GDV: Verkehrsberuhigung: Unfallforscher warnen vor unsinnigen Shared-Space-Projekten, http://www.verkehrstechnisches-institut.de/content/aktuell_11.htm, accessible le 04.07.2007
- [5] Keuning Instituut, Senza Communicatie: Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leeuwarden, Niederlande, juin 2005
- [6] Wikipedia, http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space, accessible le 04.07.2007
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93, Köln 1993
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06, Köln 2007
- [9] Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC: Telefon-Umfrage: Viele Schilder sind überflüssig, http://www.adac.de/Tests/Mobilitaet_und_Reise/schilderwald/Telefon_Umfrage/default.asp, accessible le 09.07.2007
- [10] Boltze/Stephan: Kapazität und Verkehrssicherheit von Knotenpunkten mit der Reglungart „Rechts-vor-links“, BMVBW 2003, Heft 872, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik
- [11] Noordelijke Hogeschool Leeuwarden: The Laweiplein – Evaluation of the reconstruction into a square with roundabout, Leeuwarden, Niederlande, mars 2006
- [12] Grontmij: Evaluatie Komplan Haren, Haren 2004
- [13] Topp: Denkmalschutz und Altstadt für Alle – Barrierefreie Straßen und Plätze, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 8/2007, Köln 2007

Auteurs :

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Dipl.-Ing Dirk Boenke
cand.-Ing. Jens Leven
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik
Fachbereich D, Abteilung Bauingenieurwesen
Bergische Universität Wuppertal
Pauluskirchstraße 7
42285 Wuppertal
Tél./Fax : +49 202 439 4088
e-mail : svpt@uni-wuppertal.de

Drs. Rob Methorst
DVS Centre for Transport and Navigation
Safety section
PO Box 1031
3000 BA Rotterdam, The Netherlands
Tél. : +31 10 282 5737
Fax : +31 10 282 5646
e-mail : rob.methorst@rws.nl