

Regard critique sur le concept d'espace partagé : un moyen de ménager l'automobile sans encourager la marche en ville ?

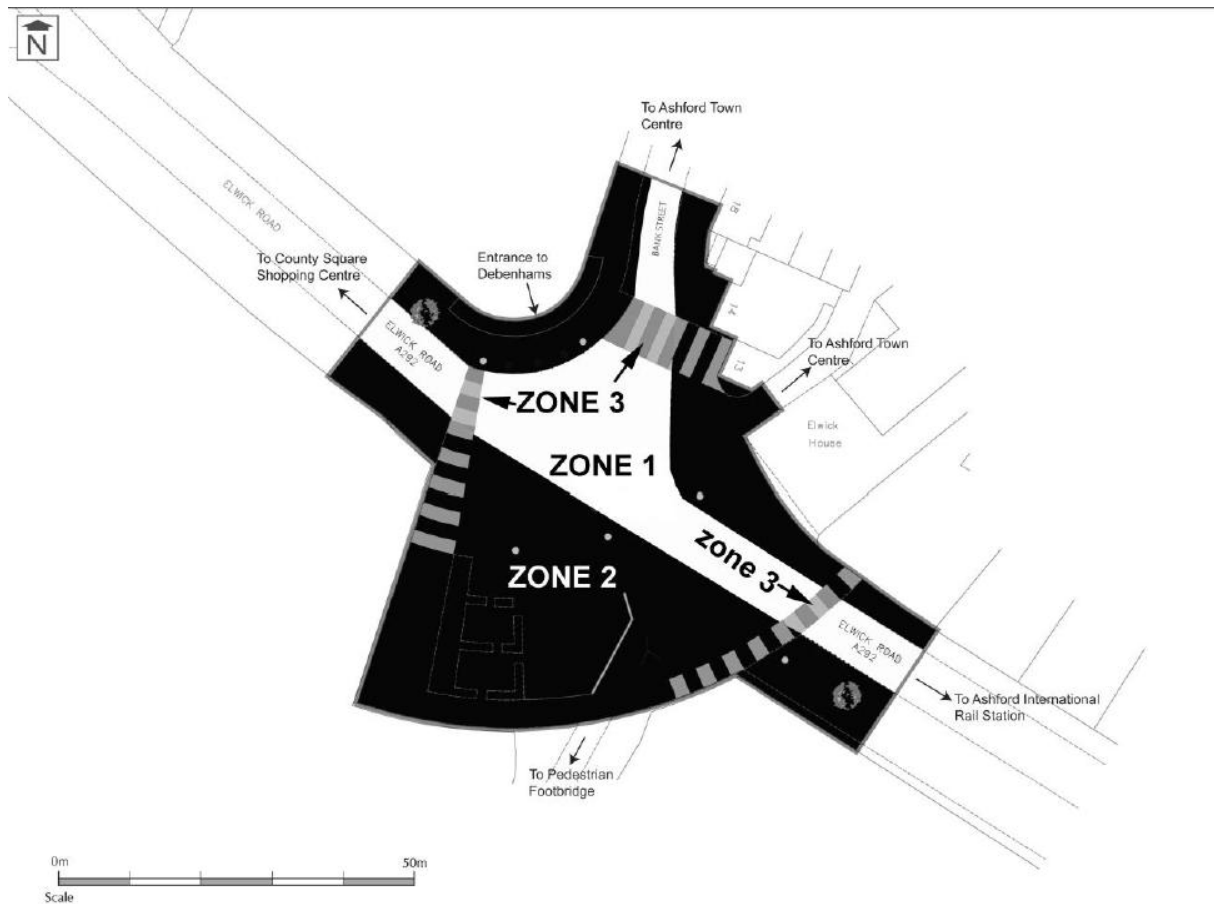
Il est bon de confronter le concept de « l'espace partagé » à l'étude britannique sur le même thème, shared space, (Moody, S. and Melia, S., 2011¹), mettant en garde sur la fausse alternative face à une traditionnelle piétonisation dans certains cas. Ainsi le concept d'espace partagé pourrait avoir des effets inverses à ceux qu'on attendait sur la part modale de ce type de mobilité, les externalités négatives générées par le trafic routier contribuant à un bilan défavorable (dernier alinéa du résumé, p.3). Les décideurs et les professionnels devraient alors utiliser le concept avec prudence et en particulier par rapport aux avantages avancés par ses partisans (conclusion, p.13). Ce qui ne semble pas être le cas à Londres où certains axes ont été réaménagés suivant ce concept.

Le trouble jeté par une étude britannique récente sur la limite du concept de « l'espace partagé »

Le concept d'espace partagé, né aux Pays-Bas, consistant à minimiser les démarcations entre les véhicules et les piétons dans les rues, est devenu particulièrement influant auprès des aménageurs au Royaume-Uni, jusqu'à avoir suscité la création d'un guide de préconisations. L'étude évoquée vient remettre en cause ses avantages attendus, en se fondant sur l'observation vidéo et une enquête auprès de piétons traversant une place (Elwick Square) aménagée suivant le concept, à Ashford, dans le Kent.

¹ Moody, S. and Melia, S., « Shared space: Implications of recent research for transport policy », 2011, <http://eprints.uwe.ac.uk/16039/1/Shared%20Space%20%20Implications%20of%20Recent%20Research%20for%20Transport%20Policy.pdf>

Zonage de Elwick Square :

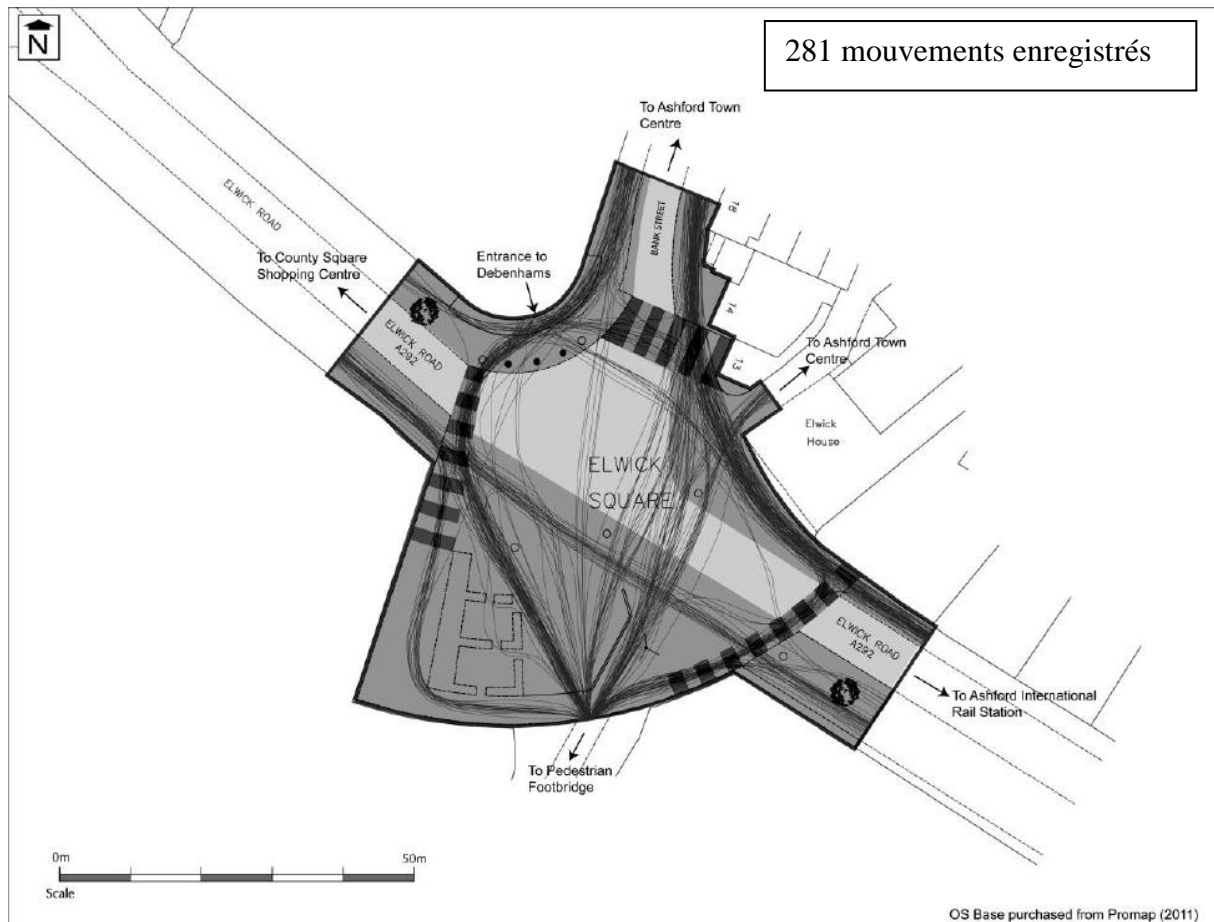


La zone 1 correspond au centre de la place où les piétons pourraient théoriquement partager l'espace avec le trafic automobile. La zone 2 correspond à un espace qu'on dédierait conventionnellement en configuration viaire ségréguée. La zone 3 correspond aux 3 espaces où les piétons peuvent s'attendre à se voir reconnaître un degré plus élevé de priorité face au trafic, en comparaison avec la zone 1, avec en particulier un marquage au sol.

Dans le but de connaître leur ressenti, leurs représentations, 144 piétons ont été interviewés sur place trois jours par semaine, en étant sélectionnées suivant une méthode probabiliste d'échantillonnage, entre 8 heures le matin et 6 heures le soir, période où le trafic demeure relativement constant, entre 723 à 863 véhicules par heure.

Résultats de l'observation

La plupart des piétons évitent de traverser le centre de la zone 1, abandonnée au trafic automobile. La traversée sur un axe nord / sud de la place ne se ferait pas par le chemin le plus court mais en évitant le trafic, et en empruntant les traversées prévues, le piéton pouvant mieux y faire valoir sa priorité. 52% des piétons attendent en bordure de la zone 2 que le trafic leur permette de traverser.



Dans 72% des cas de trajectoires menant à un croisement piéton/automobile celui-ci cède le passage. Et malgré la signalisation au sol (zébrures) seulement 37% des conducteurs cèdent le passage en zone 3.

Les résultats montrent que les piétons suivent la plupart du temps une trajectoire détournée de celle qui serait la plus directe et la plus intuitive, en devant céder la place aux véhicules et en ayant un sentiment d'insécurité en comparaison avec la situation existant avant l'aménagement. Ce qui jetterait ainsi un doute sur certaines allégations, jugées exagérées, portées par le discours officiel faites sur l'espace partagé. Donc l'espace partagé ne serait pas, en soi, un concept favorable au développement durable, et il ne saurait être proposé comme une alternative à des mesures telles que la piétonisation sans risquer d'avoir des effets néfastes comme les externalités négatives générées par le trafic routier, et au final sur la part

modale de la marche. Toutefois il pourrait être combiné avec d'autres mesures faisant partie d'une stratégie de transport durable.

Questionnaire piétons	oui %	non %	ne sait pas %	n
Etes-vous inquiet quand vous traversez Elwick Square avec le nouvel aménagement?	72	23	5	144
La situation actuelle vous fait-elle préférer l'aménagement traditionnel avec trottoirs et passages réglé par des feux de circulation?	64	29	7	144
Considérez-vous le carré central de la place comme un domaine où vous pouvez vous arrêter et profiter d'un environnement favorable à l'échange?	33	65	2	144
En tant que piéton souhaitez-vous connaître des modifications à l'actuel aménagement d'Elwick Square?	74	24	2	144
	oui	non	idem	n
En tant que piéton vous sentez-vous plus en insécurité que dans le régime précédent?	80	14	6	124
	plus	moins	idem	n
En tant que piéton pour ce qui concerne la priorité sur les véhicules, vous sentez-vous en situation plus favorable ? Ou moins ou également ?	19	78	3	144

Application du concept « d'espace public partagé » à Londres. Un dogmatisme à l'origine des déboires observés?

Venant corroborer les conclusions de cette étude on peut encore citer les résultats inquiétants de l'expérience de Londres (POPSU², 2011), qui montreraient que l'espace public partagé pourrait relever du concept accommodant pour l'automobile... Pour les décideurs de cette ville

² Martin Faith in « Le piéton dans la ville. L'espace public partagé »

la réduction de la place de l'automobile en ville ne semblerait pas faire partie des valeurs retenues pour l'aménagement urbain. En effet les quelques exemples cités de requalification viaire, autour du concept « d'espace partagé », font référence à la condition clairement annoncée : « aider piétons et cyclistes à se mouvoir plus librement tout **en tenant compte des impératifs de la circulation motorisée** », **réduire la vitesse automobile plutôt que le volume** (op. cit. p. 97). Ce qui n'empêche pas de prétendre en même temps que la réduction de la vitesse des automobiles réduirait leur emprise dans l'espace... Pour cette ville il semble qu'on soit dans la situation du plus grand accommodement avec ce mode en oubliant toutes considérations de développement durable (qualité de l'air, EGES...) et en mettant même en danger les pratiquants des modes actifs ou les handicapés. Pour preuve la très forte détérioration de l'accidentologie de certains axes requalifiés suivant cette doctrine supprimant toute protection physique (op. cit. p. 107).

Ici le parti d'aménagement veut que la classique ségrégation des modes dans l'espace public limite la liberté de circulation et défigure le paysage urbain. Cette idéologie libérale et esthétisante se fonderait sur « une théorie basée sur la psychologie du comportement », le concept d'espace public partagé assurant la sécurité des usagers de la voirie par respect mutuel (op. cit. p. 95), l'espace viaire se trouvant alors débarrassé de tout obstacle, jusqu'aux bordures de trottoir. On doit s'interroger sur l'évolution du comportement automobiliste en cas de généralisation du concept à la majorité du réseau viaire et à la « psychologie de terrain conquis » chez un nombre croissant de conducteurs au vu des premières observations disponibles (voir l'étude d'Ashford, supra). Reste aux usagers vulnérables à le vérifier dans leur corporéité exposée...

Quant à l'existence d'une vraie politique publique outre Manche un auteur s'interroge, dans la seconde partie (op. cit. p. 206), sur des aménagements en faveur des modes actifs ponctuels ou généralisés. Dans le premier cas ça correspondrait à la situation trop fréquente du discours déconnecté de la réalité, ou de la politique affichée non suivie de réalisation ou de financement, voire démentie par d'autres projets.

Si on fait la synthèse des observations réalisées à Ashford et à Londres on se gardera de voir dans le concept « d'espace public partagé » le moyen le plus sûr pour développer la marche en ville et enclencher un transfert modal. La baisse du volume et de la vitesse du trafic automobile restent les objectifs classiques, et corrélativement ceux de la qualité de l'air et de la baisse des EGES. Donc pour rendre attrayant l'espace viaire pour les piétons (et les

cyclistes) et réduire le nombre et la gravité des accidents les solutions cumulatives de ségrégation restent toujours très pertinentes : réduction de l'espace dédié au trafic et au stationnement automobile, réseaux cyclables séparés et protégés, trottoirs larges et libres, gamme de restriction de l'accessibilité automobile allant de la piétonisation intégrale au filtrage variable des véhicules...