



La remise en question de la place de l'automobile dans la ville à laquelle l'on assiste depuis le début des années 2000 prend notamment la forme d'une réflexion sur la teneur des aménagements en milieu urbain. On imagine aujourd'hui une ville à l'accessibilité renforcée pour tous les moyens de transport, mais agréable à vivre et faisant la part belle aux modes non-motorisés : c'est là qu'entre en jeu la question du partage de la voirie entre les différents modes de transports amenés à occuper celle-ci. L'objet de cette publication est de revenir sur les origines et enjeux de ce concept de partage de la voirie et de se pencher sur la place qu'il occupe dans les problématiques actuelles de mobilité.

## LES PRÉMICES D'UN CONCEPT

L'idée selon laquelle les aménagements de voirie ne sont pas adaptés à l'usage concomitant des différents moyens de transport remonte à la fin des années 1970 avec la création du principe de *shared space* (« espace partagé ») par l'ingénieur urbaniste néerlandais Hans Monderman. Que l'émergence de ce programme ait eu lieu aux Pays-Bas n'est pas une surprise, compte tenu de la mixité historique des modes de transport (voitures, transports en commun, cycles, piétons) en milieu urbain dans les pays du Nord de l'Europe.

Le concept de *shared space* relève d'une vision précise de l'aménagement qui met en avant la responsabilité de l'utilisateur dans son appropriation de l'espace qu'il partage avec les autres. Hans Monderman conçoit ainsi une voirie épurée de toute signalisation, avec l'idée que plus l'on dirige les usagers dans leur conduite, peu importe le mode de déplacement qu'ils empruntent, plus l'on crée de la ségrégation impropre à la mixité. Cette vision de l'aménagement de la voirie se voit résumée par le slogan « *integrating, not segregating* » : « intégrer, et non ségréger ».

Exemple de *shared space* à Haren aux Pays-Bas.



Source : [www.hamilton-baillie.co.uk](http://www.hamilton-baillie.co.uk)



## LES ENJEUX DU PARTAGE DE LA VOIRIE

Le concept de partage de la voirie se trouve de fait à la croisée des préoccupations relatives à la mobilité auxquelles les décideurs publics doivent répondre. Il soulève trois principaux enjeux.

### La sécurité routière et l'accessibilité

Le partage de la voirie en milieu urbain préconise un usage raisonné de la voiture (réduction de la vitesse, accroissement de la vigilance) et vise donc à renforcer la sécurité de tous sur la voie publique. En ce sens, il est aussi un levier de la politique d'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite (réduction du nombre de trottoirs et de potentiels obstacles à la mobilité).

### La hiérarchie des modes de transport

Par définition vecteur d'intégration de tous les modes de transport dans la ville, le concept de partage de la voirie remet en cause l'aménagement de la voirie selon la hiérarchie traditionnelle des modes qui priorise l'usage de la voiture. Il renverse ainsi cette hiérarchie en donnant une place de choix aux modes actifs (c'est-à-dire non motorisés : marche à pieds, vélo, trottinette, rollers...)

### La nature de l'espace public

Une voirie partagée transforme l'espace public en un espace que ses usagers s'approprient : plus seulement un lieu de passage (notamment automobile), la ville devient un lieu de vie. Le partage de la voirie incite donc à la déambulation. Cet aspect est renforcé par des choix de mobilier urbain spécifique et l'accent sur la suppression des éléments dénotant une ségrégation entre les modes, comme les trottoirs ou les feux de circulation. Ce partage de l'espace public est d'au-



Zone de rencontre de Saint-Aubin-sur-mer

Source : CERTU

tant plus justifié dans les centres urbains, dont les fonctions, multiples, incluent le commerce.

## L'ÉTAT DES RÉFLEXIONS EN FRANCE

Le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) et le Conseil National des Transports ont lancé en 2006 le programme Une Voirie Pour Tous. Il constitue en France le premier programme de réflexion partenarial à l'échelle nationale et a pour objectifs de «promouvoir les nouvelles pratiques de conception des voiries urbaines» et «promouvoir les modes de déplacements alternatifs aux véhicules motorisés individuels».

Cette conception se distingue du concept de *shared space* évoqué précédemment

parce qu'elle a pour but affiché de réduire la place de la voiture en ville, et non pas de mettre sur un pied d'égalité tous les modes de transports par le biais d'une voirie épurée de signalétique et d'obstacles à la mobilité. À l'heure actuelle, le programme Une Voirie pour Tous se fait connaître à travers des formations, l'organisation de journées d'échange et la publication de guides à destination des acteurs impliqués dans l'aménagement. Il consiste donc en un outil de diffusion des connaissances et de réflexion partenariale avant tout.

Une partie des guides publiés par le Certu dans le cadre d'Une Voirie pour Tous préconise des types d'aménagement de voirie partagée (signalétique, mobilier urbain...) et présentent des exemples mis en œuvre dans différentes communes françaises. Une fiche d'une page présente notamment le cas de Saint-Aubin-sur-Mer, dont la municipalité a aménagé en 2009 le centre-ville en zone de rencontre, en concertation avec les riverains (voir illustration ci-dessus).

De plus, le programme Une Voirie pour Tous promeut la démarche du « code de la rue », qui a débouché sur la parution de décrets (2008-754 puis 2010-1390) introduisant notamment le principe de prudence et l'aménagement de zones de rencontre.



Zone 30 à Colombelles



## LES DIFFÉRENTS TYPES D'AMÉNAGEMENTS

Plusieurs aménagements de zone concourent au partage de la voirie et peuvent être implantés dans les communes selon le type d'espace concerné. Trois en particulier sont recommandés et font ici l'objet d'une description approfondie.

### L'aire piétonne



L'aire piétonne est un espace dans lequel le piéton est prioritaire (sauf vis-à-vis du tramway). Tous les véhicules autorisés roulent à l'allure

du pas. Les vélos y sont autorisés sauf arrêté municipal contraire, les véhicules motorisés ne sont tolérés que selon certaines règles définies par le maire (riverains, police, ambulance...).

L'aménagement d'aires piétonnes est avant tout recommandé dans les centres-villes des grandes et moyennes villes. Il a principalement pour but de favoriser l'animation de la ville, celle-ci devenant un espace de vie plutôt que de passage automobile.



*Le centre-ville de Caen : les rues principales (rue St-Pierre, rue Ecuylère, rue de Strasbourg, une partie de la rue de Bras), comprenant de nombreux commerces et bars, forment un plateau piéton. Les vélos y sont aussi autorisés, mais doivent rouler à une vitesse raisonnable.*



### La zone de rencontre



Dans une zone de rencontre (ou « zone 20 ») tous les véhicules sont autorisés à circuler. Comme dans les aires piétonnes, le piéton est prioritaire

(sauf vis-à-vis du tramway) et peut circuler librement sur toute la largeur de la voirie. La vitesse de tous les autres véhicules, même motorisés, est plafonnée à 20 km/h.

On peut retrouver ce type d'aménagement de voirie dans les centres-villes de communes de taille intermédiaire, comme à Saint-Aubin-sur-mer ainsi qu'aux abords des aires piétonnes, comme dans le centre-ville de Caen (voir ci-contre).

*La zone de rencontre de Saint-Aubin-sur-mer (ci-dessus à gauche, et page ci-contre), commune littorale, favorise l'usage de la voirie par les piétons et les cycles. En centre-ville de Caen, comme dans la rue Saint-Laurent, la zone 20 permet de réguler la vitesse automobile aux franges du plateau piéton.*

## La zone 30



Dans une zone 30, des espaces sont dédiés à chacun des modes de transport : piétons, cycles, véhicules motorisés ; mais la vitesse est limitée pour tous à 30 km/h, favorisant ainsi une circulation apaisée et créant un environnement plus sécurisé pour les usagers des modes actifs. Les piétons peuvent de plus traverser où ils le souhaitent.



À Démouville, la zone 30 est étendue. Ci-dessus, la rue du Centre, en cœur de bourg, présente des aménagements relevant typiquement du partage de la voirie : abaissement des trottoirs, voirie partiellement pavée pour dénoter une zone d'important trafic piéton.



Ci-contre, à gauche, l'entrée d'une zone 30 à Colombelles. On y voit que la partie piétonne de la voirie ne se matérialise pas en un trottoir traditionnel, mais en une démarcation de couleur.

À droite, la rue Arthur Leduc à Caen, une voie à 30 km/h à sens unique mais présentant un contre-sens cyclable, aménagement qui tend à se généraliser dans les zones 30.



L'application en France du programme de partage de la voirie se démarque du concept original de *shared space*, qui se caractérise d'avantage par un dépouillement de la signalisation et une certaine confiance en l'usager de savoir trouver sa place vis-à-vis des autres modes de transport. En France, les aménagements de type zones piétonnes, zones de rencontre et zones 30 se généralisent et participent de la prise en compte, voire de la promotion, de l'usage des modes de transports actifs tels que la marche à pied et le vélo.

### POUR EN SAVOIR PLUS :

- [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr)
- Décrets 2008-754 du 30 juillet 2008 et 2010-1390 du 12 novembre 2012 modifiant le Code de la Route

### Sources :

- Certu, Une Voirie pour Tous, «Le programme national Une Voirie pour Tous», fiche n° 00, décembre 2011
- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, « la démarche 'code de la rue' en France », octobre 2008

### Crédits :

- Certu
- [www.hamilton-baillie.co.uk](http://www.hamilton-baillie.co.uk)
- Aucame

Directeur de la publication : Patrice DUNY  
Réalisation et mise en page : ©AUCAME 2012



**Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole**  
10 Rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN  
Tel : 02 31 86 94 00 - Fax : 02 31 39 88 83  
[contact@aucame.fr](mailto:contact@aucame.fr)  
[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)

Dépôt Légal : 3ème trimestre 2012  
ISSN : 1964-5155