

UNE NOUVELLE FAÇON DE CONCEVOIR LES VOIES DE CIRCULATION

Isabelle Boucher
Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
2 février 2005

SYNTHÈSE

L'ingénieur néerlandais Hans Monderman, repense la circulation et propose une approche en opposition avec les façons de faire actuelles. Il est l'un des leaders d'un groupe « nouvelle génération » de concepteurs de rue, comprenant autant des ingénieurs en circulation que des designers urbain, des sociologues et des psychologues. Ainsi propose-t-il le non-aménagement de certains carrefours et de certaines rues dans le but de contraindre les usagers à réfléchir à leur comportement. Sa réflexion est basée sur la conviction que le système de circulation actuel est balisé à un point tel que les automobilistes n'ont qu'à suivre les indications, sans réfléchir.

Dans l'approche de Monderman, les panneaux de circulation, les feux de signalisation, les lignes jaunes et blanches, les dos d'âne, les indications limitant la vitesse de circulation, les voies cyclables et les passages piétons disparaissent au profit d'un espace dégagé, sans ségrégation d'usage. Monderman prétend que la création d'un espace désignalisé, à première vue plus dangereux qu'un espace balisé, oblige les usagers à beaucoup plus de prudence et d'attention et réduit les risques d'accident.



Source : www.transformscotland.org.uk

Son concept s'articule autour du fait que personne n'est prioritaire dans une intersection et que tant les automobilistes, motocyclistes et camionneurs que les piétons et les cyclistes doivent prendre en compte la présence des autres dans un même espace à traverser.

Monderman a mis en place son concept notamment à Drachten, dans les Pays-Bas, à une intersection fréquentée par quelque 20 000 conducteurs par jour. Dans les aménagements conçus par Monderman jusqu'à maintenant, aucun accident n'a eu lieu. En Angleterre, le district de Wiltshire a supprimé la ligne médiane de plusieurs routes secondaires et a observé une réduction de la vitesse de la circulation sans pour autant noter d'augmentation du nombre d'accidents.

Des variations sur ce concept, qui se rapproche de celui d'espace partagé (*woonerf*), sont à l'étude notamment en Espagne, au Danemark, en Autriche, en Suède et en Grande-Bretagne.

Les propos tenus dans ce texte reprennent l'article de Sarah Lyall paru le 22 janvier 2005 dans le quotidien *International Herald Tribune* : « Road design? He calls it a revolution ». Le réseau Planetizen en avait fait écho dans son bulletin du 23 janvier 2005.



Source : www.transformscotland.org.uk



Source : www.transformscotland.org.uk

COMMENTAIRES

Le fait de soustraire à l'automobiliste son rôle prioritaire et d'accroître l'importance des autres usagers de la rue apparaît comme une tendance en émergence depuis quelques années. On retrouve cette tendance notamment dans les *woonerf* et le *traffic calming*, mais également dans les principes du « nouvel urbanisme », lequel prône un usage mixte de la rue et redonne aux piétons l'importance qu'il a perdu entre autre dans les rues de banlieue.

Traffic calming

Le terme *traffic calming* réfère à des interventions physiques intégrées à la conception des rues, lesquelles modifient le tracé des voies et perturbent le champs visuel des conducteurs dans le but d'induire une réduction de la vitesse de circulation. Les avancées de trottoir, les rues qui serpentent, les îlots centraux paysagés et les rues en chicane sont des exemples d'interventions physiques en matière de *traffic calming*. Le site Web de *Pedestrian and Bicycle Information Center* (www.walkinginfo.org), un organisme dédié aux déplacements pédestres et cyclistes, met en ligne des outils et des informations destinés aux spécialistes et à la population en général.

Woonerf

Le terme *woonerf* est associé à un espace commun créé pour être partagé par les piétons, les cyclistes et les petits véhicules motorisés. Il s'agit habituellement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements, et autres aménagements créant des obstacles dans la rue. L'automobiliste est vu comme un étranger dans cet espace et la conception de la rue le force à conduire très lentement (15 km/h). Un espace public est ainsi formé et destiné aux résidents.

Exemple au États-Unis

À Seattle, aux États-Unis, des rues résidentielles ont été aménagées en serpentins et des îlots centraux ont été créés dans le but de réduire la vitesse de circulation. Des illustrations de ces aménagements peuvent être consultées dans le guide *Vers des collectivités viables* à la page 398.

Avancées au Québec

Au Québec, peu de municipalités manifestent leur intérêt de donner priorité aux piétons dans l'aménagement des rues. La voiture est encore prédominante dans le paysage. Exception faite des milieux urbains où l'on retrouve des traitements plus adaptés à l'échelle humaine, inspirés du *traffic calming* et des *woonerf*. Citons notamment le cas de rues commerciales, par exemple, la rue Prince Arthur à Montréal et la rue du Petit-Champlain à Québec.

Plus récemment, la rue principale traditionnelle du quartier Saint-Roch à Québec, la rue Saint-Joseph, a été réaménagée de façon à privilégier le piéton et à éviter une circulation rapide des voitures. À Montréal, à l'automne 2004, des dos d'âne et des bacs à fleurs ont été aménagés sur la rue Hutchisson afin de ralentir la circulation.

L'approche préconisée par Monderman ne semble pas, quant à elle, avoir été utilisée. Le contexte québécois s'y prête-il? Il est certain qu'on devra prendre en considération les caractéristiques climatiques dans cette nouvelle façon de concevoir les voies de circulation. L'expérience serait sûrement intéressante à tenter, dans un milieu comme le nôtre, où l'on fait une sur-utilisation de la signalisation (Mackey, 2000).

RÉFÉRENCES

Sources :

PLANETIZEN. 2005. « The Road Design Revolution: Shared Spaces - Can Hans Monderman's apparently anarchical 'shared space' roadways result in safer communities? », [En ligne], 1 p. <http://www.planetizen.com/news/item.php?id=15592>

LYALL, Sarah. 2005. « Road design? He calls it a revolution », *International Herald Tribune*, [En ligne], 22 janvier. <http://www.iht.com/articles/2005/01/21/news/profile.html>

Autres références :

McNICHOL, Tom. 2004. « Roads gone wild », *Wired Magazine*, [En ligne]. <http://www.wired.com/wired/archive/12.12/traffic.html>

MONDERMAN, Hans. 2004. (Sans titre), présentation PowerPoint, [En ligne].

<http://www.transformscotland.org.uk/conferences/homezones2004/HansMonderman.htm>

WalkingInfo.org, : Pedestrian and bicycle Information Center. *Woonerf et traffic calming*, [En ligne].

http://www.walkinginfo.org/de/curb1.cfm?codename=32d&CM_maingroup=Traffic%20Calming#purpose

MACKEY Paul. 2000. *Assurer la convivialité des rues urbaines, document pédagogique*, OUQ-AIMQ.

VIVRE EN VILLE. 2004. *Vers des collectivités viables : de la théorie à l'action - Guide 2*, édité par Vivre en ville, Québec, 410 p.