

---

## « La rue, lieu de convivialité » : quelques repères

Août 2015

Le comité de quartier de Tilff-centre, soucieux de sécurité et de convivialité, s'intéresse aux problèmes posés par la mobilité dans le centre de Tilff. Une première analyse a mis en avant combien la mobilité des piétons était peu sécurisée (« Mobilité et sécurité des modes de transport doux. » avril 2012).

Un débat public avec les responsables communaux et régionaux ainsi que plusieurs experts a été l'occasion d'aller plus avant dans cette analyse (« Mobilité à Tilff : quelques problématiques » septembre 2014).

Ce débat a permis aussi d'entrevoir des solutions alternatives pour rendre aux rues de l'agglomération leur convivialité. Afin de les approfondir, une nouvelle rencontre publique se prépare.

Dans cet esprit, ce document vise modestement à donner quelques repères d'aménagement des voiries et des espaces pour une cohabitation apaisée des piétons, véhicules motorisés et cyclistes au cœur du village.

## Vers un nouveau partage de l'espace à vivre

Extraits de

- (1) « Espace à vivre » Ville 30 .
- (2) « Pour une mobilité d'avenir » ATE
- (3) « Ville à 30 » Rue de l'avenir. 2014» .

« C'est un vrai défi pour une ville que de faire cohabiter tous les modes de déplacement, en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, d'économie et d'environnement.

Mais l'enjeu principal est de retrouver la ville elle-même et les fondements de son existence: réunir les conditions favorables à la vie et aux activités de tous, veiller à la qualité et au partage équitable de l'espace public et assurer la diversité des besoins de mobilité. » (3)

« Là où la circulation est apaisée, la vie locale est plus développée. Les parents osent à nouveau laisser sortir leurs enfants, les résidentes se déplacent plus fréquemment à pied et les commerces de proximité fleurissent. » (1)

### 1. « A 30 KM/H, C'EST LA QUALITE DE VIE QUI AUGMENTE POUR CHACUN »

« (...) Une localité plus attractive : Une zone à vitesse réduite signifie une meilleure qualité de vie et d'habitat pour la population locale. L'attractivité économique du lieu se voit aussi renforcée. De nouveaux espaces favorisant les activités commerciales voient le jour...il devient simplement plus agréable d'y flâner. (2)

### ...La sécurité

« Lorsqu'il roule moins vite, un conducteur peut réagir plus rapidement, anticipe mieux les obstacles et communique plus facilement avec les autres usagers. Il y a donc moins d'accidents. » (1)

« Une zone à vitesse réduite est propice à la communication. Un respect mutuel entre les différents acteurs de la circulation assure harmonie et sécurité. Les enfants, les seniors et les piétons tirent profit des zones 30. Traverser la route devient plus simple et plus sûr.

Les cyclistes ont enfin la possibilité de s'engager sans peine sur la route principale. Ils peuvent aussi facilement se déplacer à gauche de la route lorsqu'il s'agit de la quitter.

Qui est au volant a une meilleure vue sur la circulation et peut réagir à temps. Une vitesse réduite correspond à un chemin de freinage plus court, les risques de blessures diminuent alors drastiquement » (3)

#### Les chiffres parlent !

Probabilité pour le piéton d'être tué en cas de collision

à 50 km/h : 50%

à 30 km/h : 5%



### ... La fluidité

« Une conduite régulière et sans à-coups permet de fluidifier le trafic...et génère moins de stress et d'embouteillages. » (1)

« La fluidité du trafic en agglomération reste bonne entre 30 et 50 km/h. La perte de vitesse est compensée par des distances de sécurité plus courtes entre les véhicules, de sorte que l'on en écoule autant par unité de temps (mesures confirmées dans les tunnels bruxellois). En outre, la diminution globale du trafic générée par la « Ville 30 » engendre moins de ralentissements. Sur la longueur totale d'un trajet en zone urbanisée, on observe des ralentissements de l'ordre de quelques secondes à quelques minutes sur un trajet (selon la taille de l'agglomération : Bruxelles ou Durbuy !). » (1)

### ... La tranquillité

« Diminuer la vitesse de 50 à 30 km/h, c'est réduire le bruit de trois à quatre décibels (ce qui correspond à une intensité sonore divisée par deux). Les quartiers sont donc plus calmes. »(1)

---

### ...La convivialité

« Une fois partagé l'espace public est plus convivial. Le climat entre usagers est plus serein, ils sont donc plus disposés à ouvrir l'œil, dialoguer et s'arrêter si besoin. » (1)

« Les différences de vitesses entre usagers s'amenuisent, ce qui réduit la nécessité de nombreux dépassements. On crée un espace de convivialité qui diminue le stress et l'agressivité de tous : le climat est plus serein et le conducteur est plus attentif et disposé à s'arrêter. Les villes et les villages sont en quelque sorte « apaisés ». Il devient plus gai d'y vivre, ce qui renforce l'attractivité économique et améliore la vie commerciale. » (1)

### ...L'autonomie

« Les enfants peuvent se déplacer plus facilement à pied ou à vélo, ils deviennent dès lors moins dépendants de leur « parents - taxis ». Les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite peuvent également se déplacer plus facilement dans des rues où la circulation est apaisée. »

La rue redevient l'espace de tous ! » (1)

## UN AMENAGEMENT COHERENT

Il n'est pas toujours nécessaire de faire de lourds aménagements. Selon les endroits des modifications simples de l'espace public rendront la mesure plus respectable :

- ⇒ réduire le nombre de voies par sens
- ⇒ diminuer la largeur de la chaussée
- ⇒ casser la linéarité des voiries
- ⇒ favoriser de larges trottoirs

## 2. Les zones de rencontre

Les zones de rencontre sont des espaces publics particuliers qui permettent la coexistence des piétons et des véhicules, où les uns et les autres peuvent utiliser tout l'espace disponible. Le but est de faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules.

Les jeux d'enfants y sont autorisés. Les véhicules doivent respecter la vitesse basse de 20 km/h tandis que les piétons ne peuvent bloquer la circulation sans raison.

Les activités telles que les commerces génèrent des flux aussi bien de piétons que de véhicules.

La zone de rencontre, en offrant la priorité aux piétons sur le trafic motorisé, leur permet de s'y déplacer de manière fluide et sans contrainte. Elle est donc synonyme de mouvement continu pour les piétons et de mouvements fluides mais lents pour les véhicules.

(...)La « zone de rencontre » correspond ainsi à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé. On peut instaurer une zone de rencontre dans des voiries commerçantes, des zones d'activités touristiques, des abords d'école (...)

Les zones de rencontre sont prévues dans le code de la route.

---

Quelques photos de zones de rencontre et espaces partagés



Londres



Eupen



Haren (Pays Bas)



La première réalisation européenne d'espace partagé (2011) : la « Sonnenfelsplatz » à Graz (Autriche).



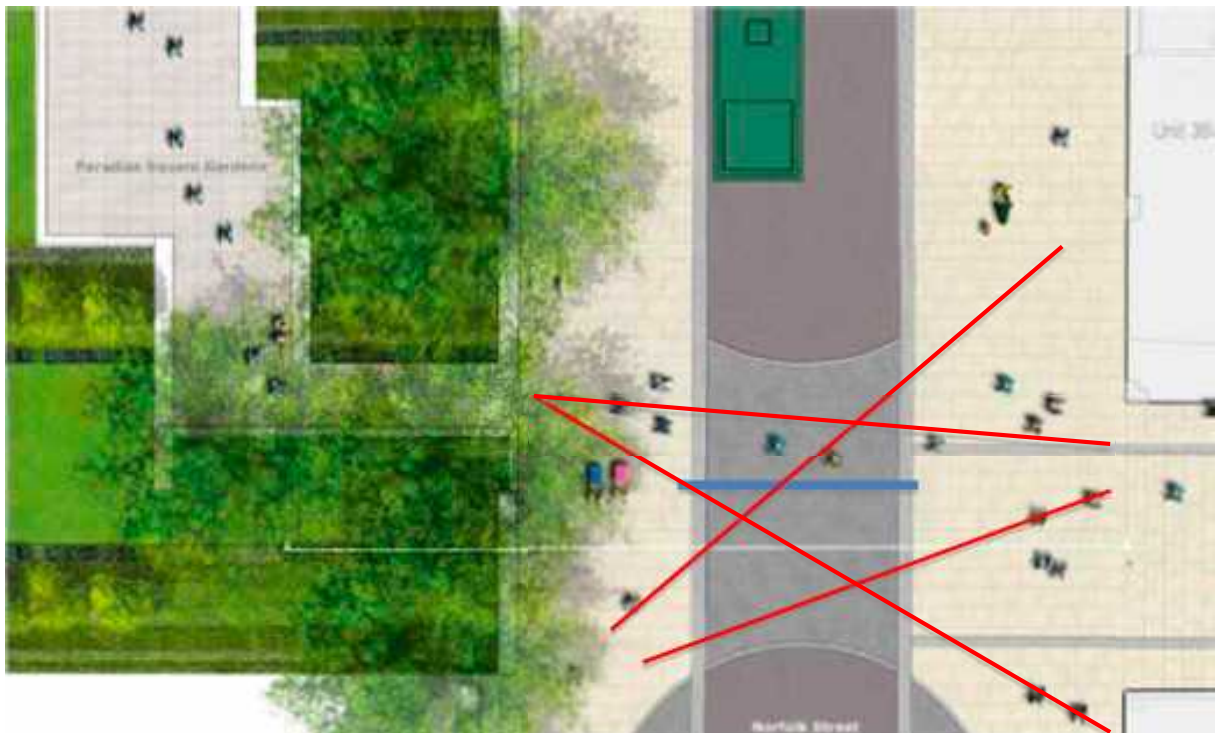
Namur, Espace de l'Ange

La fréquentation importante de la zone (5000 voiture et 300 bus par jour) imposait le choix d'un matériau résistant avec différences de couleurs



Woking (Angleterre)

Dans les espaces partagés en Angleterre, des « passages de courtoisie » (traduction littérale !) peuvent offrir des traversées plus souples que la seule perpendiculaire et correspondent mieux aux trajectoires fonctionnelles des piétons :



---

Documents :

*La zone 30 : pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération*, IBSR, 2007.

*Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public dans la sécurité et le respect mutuel*, IBSR, 2013.

*Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre*, Cemathèque, 2006.

Shared Space. Department for transport, local transport, note 1/11. 2011