

Le *Shared Space* : concept et premiers retours



© Friso Gentsch/picture-alliance/dpa

Développé dans plusieurs pays d'Europe du Nord, le *Shared Space* repose entre autre sur la mixité des usages et la suppression des règles et contraintes. Ce concept, très intéressant pour lutter contre les accidents et les conflits, ne constitue pas pour autant le remède universel, il doit être adapté en fonction des situations rencontrées.

Cette fiche présente le concept du *Shared Space* et l'évaluation du programme européen associé. Sur la base de ces résultats et de ceux d'autres évaluations, elle propose une analyse critique de ce concept.

Mise au point par l'ingénieur néerlandais Hans Monderman dans les années 1970, la théorie du *Shared Space* peut-être traduite en français par « co-utilisation de l'espace », « espace partagé », « un espace pour tous » ou encore « route nue ».

Selon Monderman, « *toutes les règles de circulation existantes nous dépouillent de la chose la plus élémentaire et la plus importante : être attentionné. Nous perdons notre capacité à être socialement responsable. Plus le nombre de règles est grand, moins les gens se sentent responsables* ».

Il a ainsi défini une classification simple des rues et routes en deux catégories : des « zones de trafic » et des « zones sociales » avec des caractéristiques très contrastées. La zone de trafic a un usage unique circulaire, la zone sociale quant à elle est multifonctionnelle et diversifiée.

Ce cadre théorique encourage un traitement différent pour l'aménagement des rues selon leur appartenance à la zone trafic ou à la zone sociale.

Les résultats des premières expérimentations menées aux Pays-Bas ont incité à étendre l'expérience dans de nombreux pays européens. Dans le cadre d'un projet mené de 2004 à 2008, des aménagements ont été réalisés et suivis pour évaluer ce concept.

Les évaluations des aménagements réalisés présentent des résultats dont la précision varie fortement d'un document à l'autre.

Cette fiche propose une présentation synthétique du concept du Shared Space, de ses avantages et inconvénients.



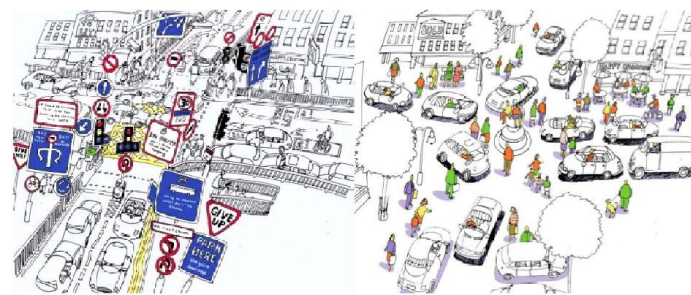
© fietsberaad

Carrefour réaménagé en Shared Space à Drachten aux Pays-Bas: suppression des feux tricolores, mixité des usages (les espaces dédiés aux modes actifs sont tout de même identifiés et séparés de la chaussée par un marquage et des arbres)

1. Le concept du Shared Space

1.1. Les origines

D'abord expérimenté dans des petites agglomérations néerlandaises, puis transposé à des villes de plus grande taille, le *Shared Space* repose sur des aménagements simples, paysagés, dépourvus des éléments habituels caractérisant la fonction circulation, tels que les panneaux, les marquages routiers, et les ralentisseurs.



Concept du Shared Space, avant/après

Dessin : © Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston

Ces premières expérimentations font apparaître une réduction du différentiel de vitesse entre les usagers et une baisse du nombre d'accidents et de leur gravité. Une meilleure fluidité du trafic automobile est également parfois observée.

1.2. Les principes

Mixité des usages

L'esprit du *Shared Space* est d'influencer le comportement de tous les usagers de l'espace en utilisant l'environnement et en intégrant le trafic selon le contexte social et culturel.

Le *Shared Space* repose sur le principe d'un traitement égalitaire de tous les usagers de l'espace public. La règle de base pour les véhicules est la priorité à droite. Les réalisations de voirie excluent (en principe) toute affectation de l'espace.

Suppression des règles et contraintes

Le concept part du paradoxe suivant : l'insécurité ressentie crée de la sécurité. La suppression des règles et des contraintes engendre un flou qui met les usagers, principalement les conducteurs, en état de vigilance accrue ; les routines et les repères sont brisés, ce qui permet d'aboutir à une nouvelle utilisation de l'espace public où les usagers vulnérables ont leur place. Le *Shared Space* se caractérise par la suppression, dans la

mesure du possible, des feux, des panneaux de signalisation et du marquage.

Contact visuel

Les relations entre les usagers sont « négociées » par le contact des yeux¹. À cette fin, le stationnement y est interdit car il pourrait entraver ce contact visuel.



© fietsberaad

Fonctionnement avec un réseau rapide

Le réseau « lent » (*Shared Space*) ne peut fonctionner que s'il existe un réseau de circulation « rapide ». Selon Monderman, les vitesses lentes ne peuvent être acceptées des conducteurs automobiles que sur des tronçons courts². Une hiérarchisation du réseau routier à l'échelle de la commune, voire d'un territoire, est donc indispensable.

Concertation

L'aménagement d'un *Shared Space*, placé sous la responsabilité d'une équipe interdisciplinaire associant les habitants, les usagers et les praticiens de l'aménagement, est basé sur une volonté de coopération et de communication.



© Emmen

2. Le projet européen du *Shared Space*

Le projet européen du *Shared Space* s'est déroulé de 2004 à 2008 sous la responsabilité d'une équipe d'experts, constituée entre autre du néerlandais Hans Monderman et de l'architecte-urbaniste anglais Ben Hamilton Baillie.

Il a été l'occasion d'examiner plus en détails la question du *Shared Space* à travers une variété de contextes.

Le programme a impliqué sept partenaires (sept collectivités), autour de réalisations locales aux Pays-Bas (trois réalisations), en Belgique, en Allemagne, au Danemark et en Grande-Bretagne.

Les aménagements réalisés dans ce cadre sont de natures très diverses. Ils ont fait l'objet d'une évaluation par l'équipe d'experts, principalement basée sur des critères et des objectifs de sécurité routière, de développement économique, de participation des habitants et d'attractivité des villes.

Ce projet a été une opportunité de tester l'utilité et la pertinence du *Shared Space* dans différents contextes.

Leur évaluation a souvent été menée peu de temps après leur réalisation et n'offre pas le recul nécessaire pour une analyse objective des aménagements ; le véritable gain de sécurité n'a pas pu être apprécié, par manque de recul temporel sur les aménagements.

En outre, cette évaluation ne présente que rarement des données quantitatives ou qualitatives permettant d'apprécier l'efficacité des aménagements.

La communication autour de ce projet européen a toutefois permis de développer une meilleure connaissance et compréhension de cette approche qui est désormais acceptée et connue dans l'Union européenne.

1 Avec une difficulté évidente pour les personnes non voyantes

2 Bien qu'aujourd'hui la tendance en Europe soit à la généralisation des vitesses lentes en milieu urbain.

Les 7 projets étudiés

Site	Aménagement
Province du Fryslân (NL)	Contexte - Longue route rurale à forte empreinte historique. - Accidentalité importante liée à des vitesses excessives, encouragées par un tracé linéaire et un trafic moyen de 6 000 véhicules/jour. Le projet - Objectifs : donner une identité à la route, réduire les vitesses, promouvoir le tourisme et les activités. - Changer l'image de la route : Travail sur le revêtement, le paysage et l'éclairage au niveau des points-clés de l'itinéraire tels que les intersections, les ponts, les points d'accostage historiques. - Mise en place d'un modèle de démarche de coordination entre les différentes communautés et municipalités lors du projet. Retours - Échelle de l'aménagement importante (9 km), trop ambitieuse. - Premiers retours encourageants sur la réduction de la vitesse et des accidents. 
Haren (NL) <i>20 000 habitants</i>	Contexte - Un trafic en augmentation, généré par les activités économiques croissantes. Le projet - Projet concernant le réaménagement de la route principale (10 000 véhicules / jour), ayant débuté par la sécurisation des abords d'une école à l'entrée de la ville. - Aménagement sur 800 m de la rue commerçante. Surface sans dénivellation, mais espaces piétons séparés des véhicules par des arbres et du mobilier urbain. Pas de panneau mais traversées piétonnes matérialisées¹. - Stationnement autorisé seulement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans la zone. Retours - Vitesses élevées et conduites à risques observées, ce qui tend à confirmer la nécessité de limiter les aménagements en <i>Shared Space</i> à des petits tronçons et de petites places.  <i>La cour d'école empiète désormais sur la chaussée</i>  © fietsberaad
Bohmte (D) <i>13 500 habitants</i>	Contexte - Rue principale commerçante, « Bremer Strasse », traversant le centre-ville et supportant quotidiennement 12 600 automobiles et poids-lourds. - Opportunité de requalification de cette rue dans le cadre de la construction d'une déviation d'agglomération. Le projet - Transformation du carrefour central en une place avec un revêtement de qualité s'étendant également sur la rue commerçante. Retours - Aménagement bien accepté localement avec une couverture nationale. 

1 : Aux Pays-Bas, la règle de 50 m interdisant la traversée de part et d'autre d'un passage piéton n'existe pas.

Site	Aménagement
Emmen (NL) <i>110 000 habitants</i>	Contexte - Quartier suburbain faisant l'objet d'une rénovation de l'habitat. - Aménagement entraînant des difficultés à intégrer des espaces publics animés au milieu de la circulation et du stationnement des véhicules. Le projet - Organisation du quartier selon les principes du <i>woonerf</i>². Nouvelle organisation du quartier. Surface aménagée sans dénivellation. Retours - Concertation exemplaire.
Oostende (B) <i>70 000 habitants</i>	Contexte - Quartier de Konterdam, isolé des quartiers voisins et du centre-ville du fait d'un axe important. Le projet - Objectifs : donner une cohérence au quartier, augmenter son attractivité, développer les modes actifs - Réalisation de petits aménagements simples. Mise à niveau de la rue commerçante. Instauration de nouvelles connections pour rejoindre le parc et les quartiers voisins. - Concertation avec les habitants menée tout au long du projet. Retours - Bonne acceptation de l'aménagement par les habitants, les commerçants et les autorités. - Problème de gestion du stationnement.
Middelfart (Ejby, DK) <i>2 000 habitants</i>	Contexte - Vitesses pratiquées élevées, forte accidentalité. - Difficultés de déplacement des piétons et des cyclistes liées à la traversée d'une voie ferrée par un passage souterrain sombre et peu attrayant. Le projet - Remodelage de la traversée de l'agglomération et les abords de la place du village en 2006. Suppression du caractère routier. Retours - Aménagement jugé très satisfaisant par les différents usagers.
Ipswich (GB) <i>128 000 habitants</i>	Contexte - Quartier fragmenté souffrant d'un trafic motorisé important, notamment le week-end, du fait de la proximité d'un stade de football drainant beaucoup de spectateurs. Le projet - Objectifs : réduction de la vitesse, améliorer le sentiment de sécurité - Aménagement réalisé selon une combinaison de mesures intégrant l'art public, l'éclairage, le paysage, la conception urbaine et l'ingénierie du trafic. Retours - Observation visuelle d'une baisse des vitesses pratiquées. - Amélioration du sentiment de sécurité. - Accès aux alentours facilités

2 : *Woonerf* : introduit dans la législation néerlandaise en 1976, le concept du « *woonerf* » ou « *yard for living* » (en français, « cour urbaine ») a depuis été repris par d'autres pays comme l'Allemagne, la Suède, le Danemark, le Japon, Israël et la Suisse. Il s'agit d'une zone de circulation apaisée dans des quartiers résidentiels, d'une rue pour les enfants où les automobilistes sont admis.

3. Analyse critique du Shared Space

De ces sept projets de *Shared Space*, il ressort principalement que :

- la vitesse des véhicules diminue ;
- les cheminements piétons et cyclistes sont améliorés, avec une fréquentation en hausse ;
- l'aménagement est apprécié par les citoyens, à travers une qualité de l'aménagement réalisé ;
- la dimension de cet aménagement reste réduite (aménagement localisé) pour un bon fonctionnement ;
- cet aménagement est possible sur des rues principales (trafic important).

D'autres évaluations et observations, hors du contexte de ce projet européen, ont été menées sur des sites aménagés en *Shared Space*.

L'analyse suivante peut ainsi compléter les évaluations des sept projets présentés :

3.1. Accidentalité

L'analyse statistique des accidents ne permet pas d'attribuer systématiquement la baisse des chiffres aux caractéristiques du *Shared Space*. Par exemple, la transformation d'un carrefour à feux accidentogène en carrefour giratoire peut expliquer ce gain de sécurité.



© fietsberaad

Carrefour à Drachten (Pays-Bas) : après aménagement du « squareabout », combinaison d'un square et d'un giratoire (« roundabout »)

Sur certains sites *Shared Space*, une augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes a été constatée.

3.2. Usagers vulnérables

Les piétons ont, sans priorité affirmée du piéton sur le véhicule motorisé, une certaine liberté de mouvement avec la possibilité de traverser

d'un côté de la rue à l'autre où ils le souhaitent. L'absence de refuge leur permettant d'échapper à des comportements inadaptés des véhicules motorisés peut cependant constituer une difficulté. Concernant la prise en compte des handicaps, les résultats du *Shared Space* sont mitigés : l'absence de dénivellation dans les espaces partagés est favorable aux personnes à motricité réduite et aux personnes âgées. Mais leur cheminement peut être perturbé par des éléments séparateurs, souvent installés « après coup » (et allant à l'encontre du principe de mixité du *Shared Space*).

L'absence d'éléments repérables et détectables aux entrées et sorties du *Shared Space* et dans celui-ci, nuit à l'orientation des personnes non voyantes.

Enfin, aucune évaluation étudiée n'a mentionné la prise en compte de la déficience auditive ou des handicaps mentaux, cognitifs et psychiques. Une personne sourde peut par exemple ne pas percevoir un véhicule circulant derrière elle. Une personne souffrant de troubles cognitifs et nécessitant des repères visuels pour se déplacer, aura sans doute des difficultés à s'orienter en l'absence d'affectation des espaces dédiés à chaque type d'usager. Le même problème peut se poser pour les personnes âgées et pour les enfants.

3.3. Véhicules motorisés

Le *Shared Space* n'est théoriquement pas soumis à une limitation de vitesse particulière, par défaut c'est donc le 50 km/h qui s'applique. De plus, les véhicules motorisés ne sont contraints par aucun aménagement modérateur de vitesse, des comportements inadaptés sont donc parfois observés.

Par ailleurs, la question du stationnement reste difficile à traiter. Lorsque celui-ci est autorisé – ce qui est contraire aux principes du *Shared Space* –, le stationnement peut entraver le cheminement des piétons, voire des cyclistes.

Des potelets sont souvent installés pour lutter contre le stationnement sauvage, mais ceux-ci constituent des obstacles à la progression des personnes à mobilité réduite.

Des contrôles réguliers et des sanctions dissuasives pourraient constituer une réponse au problème du stationnement.

3.4. Gestion de la mixité de l'espace

Le civisme et le respect mutuel des usagers contribuent au bon fonctionnement du *Shared Space*.

Toutefois, des comportements à risques sont parfois observés. Ce constat n'est pas en lien avec l'aménagement lui-même, car il peut être fait sur toute zone, qu'elle soit de circulation apaisée ou non.

En revanche, la mixité piétons et vélos, voire deux-roues motorisés et piétons, est parfois source de conflits du fait de l'absence de démarcation des espaces dédiés.

Celle-ci n'est pas problématique lorsque la hiérarchie des priorités est clairement définie dans la réglementation et la signalisation. Or, le *Shared Space* repose sur un traitement égalitaire de tous les usagers de l'espace public, la règle de base étant la priorité à droite. La cohabitation des usages repose donc sur l'attention mutuelle, peu ou prou respectée selon le contexte.

3.5. Acceptabilité par les usagers

La concertation tient une place importante dans la réalisation d'un espace partagé, et l'acceptabilité du projet par les riverains, les commerçants et les usagers, en dépend.

Une zone de *Shared Space* (réseau « lent ») doit en principe être aménagée à proximité d'un réseau de circulation « rapide » pour permettre un délestage du trafic de transit sur les grands axes. Pour fonctionner correctement, le tronçon aménagé en *Shared Space* doit être de longueur

réduite. Les espaces aménagés doivent être simples et lisibles de manière à être compris rapidement par les usagers les abordant. Un aménagement complexe peut par exemple déstabiliser un conducteur hésitant et créer chez lui un stress qui peut être source d'accident.

Par ailleurs, l'écoulement ralenti du trafic est jugé négativement par les conducteurs. Une comparaison des trafics avant et après aménagement aurait été intéressante pour évaluer l'impact sur les habitudes de trajet des motorisés et identifier les éventuels reports sur les axes parallèles.

Enfin, des mesures correctives ont été apportées pour améliorer certains dysfonctionnements liés au stationnement illicite, ou à la non prise en compte initiale de certains handicaps. Ces mesures consistent souvent en la mise en place de signalisation ou de mobilier urbain qui peuvent aller à l'encontre du principe de suppression des règles et contraintes du *Shared Space*. Elles peuvent notamment avoir un effet « pervers » sur les vitesses : en effet une délimitation des espaces de circulation peut inciter les conducteurs motorisés à rouler plus vite.

3.6. Image du quartier

Le *Shared Space* semble être un concept bien adapté à la revalorisation des axes routiers dans les villages et les centre-bourgs.

Le site d'Exhibition Road à Londres (Royaume-Uni)

Abritant plusieurs attractions touristiques, culturelles et éducatives, Exhibition Road a fait l'objet d'un réaménagement en 2012 pour mieux accueillir les nombreux usagers l'empruntant chaque année.

La route, autrefois encombrée par la circulation automobile et peu propice aux modes actifs, a laissé place à un espace partagé où tous les usagers évoluent sur une même surface parfaitement plane, sans aucun rebord. Les deux-tiers de l'espace sont réservés aux piétons, le reste est partagé avec les véhicules motorisés et les vélos. La signalisation a été supprimée, la vitesse est toutefois limitée à 30 km/h.

Suite à la pression des associations de personnes aveugles et malvoyantes et à un audit de sécurité notant un fort trafic (600 à 700 véh./h), un dispositif composé d'une bande nervurée en pavés gris et blancs et d'une grille de caniveaux en métal noir, a été installé afin de créer des repères visuels et tactiles.

Le concept de *Shared Space* sans aucune dénivellation paraît avantageux pour les personnes à déficience motrice (fauteuils roulants, poussettes, etc.) mais pose des questions de repérage et de localisation pour les personnes aveugles et malvoyantes : « *suis-je sur l'espace réservé aux piétons ou sur l'espace partagé avec les véhicules ? Comment savoir que j'entre dans une zone de circulation apaisée ou que j'en sors ?* »



Avant aménagement



Après aménagement

© Royal Borough of Kensington and Chelsea

4. Conclusion

Le *Shared Space* est plus qu'une manière de concevoir l'espace public, c'est une philosophie reposant sur le partage de cet espace en responsabilisant chacun de ses usagers.

Ses bénéfices sur la santé, l'environnement, la vitalité économique et la sécurité routière, sont identiques à ceux concourant à la promotion des zones de circulation apaisée.

Le respect du concept initial, un espace sans signalisation routière, reste difficile à appliquer, avec des réalisations gardant certains éléments de signalisation.

Par ailleurs, la prise en compte de tous les handicaps est une problématique récurrente en aménagement urbain que l'on retrouve dans le *Shared Space*. Faciliter à la fois le déplacement des personnes âgées ou en fauteuil en limitant les dénivellations, tout en assurant le guidage des personnes à déficience visuelle, et ce dans la zone aménagée mais également à ses limites, reste un défi.

Enfin, le *Shared Space* n'instituant pas la priorité du piéton, il permet potentiellement à la loi du plus fort de s'imposer.

La réponse apportée en 2008 avec la création du concept de zone de rencontre dans le code de la route français présente une alternative au *Shared Space* en instaurant clairement une priorité absolue au piéton, et en conséquence une vitesse maximale de 20 km/h.

Contributeurs : Céline Debès, Cerema Centre-Est
Sous la coordination de : Lucie Bruyère, Cerema Territoires et ville

Pour aller plus loin :

- Site internet : www.shared-space.org
- Rapport « Le Shared Space - Valorisation des travaux de recherche du projet européen Shared Space », disponible sur www.territoires-ville.cerema.fr
- Série de fiches sur des expériences internationales :
« Villes d'Europe et sécurité routière » (6 fiches)

Boutique en ligne : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

Collection
**Expériences
et pratiques**
ISSN en cours
2016/04

©2016- Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable du
Cerema.

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment