

Colloque cyclo-piéton 7 avril – Atelier – Carrefours vivants PM avec Sonia

Titre : les carrefours vivants bleus

Les enfants sont très péjorés par les carrefours. Sur une allée, les enfants on va les laisser aller. Mais dès qu'on arrive à un carrefour, les enfants sont « embêtés ».

Les carrefours ont un impact sur la qualité de la marche en ville. Le linéaire est favorisé dans les investissements. Or, on abandonne les carrefours dans les aménagements. Mais c'est là qu'il faut travailler.

Question : quelle est la tonalité que vous voulez donner à votre carrefour ? Est-ce que vous voulez donner l'accent à la fraîcheur, l'eau etc. On va être alors dans le bleu. Ou alors, on veut plus végétaliser ? On est alors dans la couleur verte.

Globalement, combien d'espace on va vouloir gagner ? De façon à reconquérir les bords et le front pour gagner plus de mètres carrés au carrefour.

On va arrêter d'opter pour des travaux sur des grandes surfaces pour travailler davantage sur le maillage et donc sur les carrefours.

Exemple de Bâle

Bâle est, avec Barcelone, l'un des endroits qui rendent le plus les carrefours vivants.

A Bâle :

- Plus de végétalisation.
- Ils ont inversé la logique des zones de rencontre : c'est dans le carrefour qu'est la zone de rencontre et dans les rues adjacentes qu'on a mis la zone 30. Donc, on a redynamisé les commerces autour des carrefours. On a donc un carrefour beaucoup plus apaisé. On donne donc une ligne de désir plus forte vers les rues adjacentes rien qu'en apaisant le carrefour.
- Donc, c'est tout l'écosystème autour du carrefour qui s'améliore. On entre dans le carrefour avec un effet de porte qui indique la zone de rencontre et on a un plateau allégé (vu les TEC) .
- On va être beaucoup plus lisse pour traverser partout : pas de trottoirs. 30 à 40 pourcents de la surface du carrefour a été récupérée pour du séjour et non pas du transit. On a doublé l'espace lié aux terrasses, aux parcs, aux places assises autour du carrefour.
- L'équilibre transit-séjour est donc modifié.
- On garde quand même les fonctions fonctionnelles du carrefour : arrêt de bus...
- Le but, c'est de récupérer de la présence humaine. Par exemple pour des jeux (sans avoir pour autant une plaine de jeu). On peut être dans le micro-séjour.

Chaque fois, il faut donner plus de mètres carrés aux commerçants en leur donnant de la place pour les étals, les terrasses etc.

On va toucher aux carrefours qui sont par exemple entre 2 quartiers. Il ne faut pas évidemment se lancer dans une politique où on ne travaille que sur 2 carrefours. Il faut être dans une approche plus globale.

Le principe est de revoir les rayons de giration en réduisant les distances. Il est donc important de faire du façade à façade.

On peut aussi avoir un système où il n'y a pas du tout de marquage et où les gens doivent se débrouiller.

Transports en commun

Pour les chauffeurs des TEC, il faut les former aux zones multimodales. Car il ne faut pas qu'ils restent dans l'optique : « j'ai priorité et donc j'écrase tout le monde car je dois garder ma vitesse commerciale ». Dans certains endroits, après réaménagement, on n'avait pas de problème avec les automobilistes mais avec les chauffeurs de TEC dans les zones de frottement (avec beaucoup de piétons et de cyclistes).

Avant, on avait des feux qu'il fallait régler en faveur des TEC. On a supprimé les feux. Donc, on pourrait croire que la vitesse commerciale des bus allait descendre. Au contraire, la vitesse commerciale s'est accrue.

Zones de rencontre versus zones piétonnes

En Suisse, ils ne font pas beaucoup de zones piétonnes mais plutôt des zones de rencontre car c'est plus facile et moins cher.

Pourquoi est-ce qu'il n'est pas intéressant de faire des zones de rencontre dans les rues adjacentes ? Parce que là, on est dans le linéaire et donc ça se passe mieux. Mais dans les carrefours, les gens se croisent, vivent etc.

Les vitesses diminuent : les carrefours rendent la chose tellement incertaine, vous êtes tellement déstabilisé que les voitures ont leur vitesse globale qui diminue.

Il vaut mieux commencer par les carrefours où on a déjà des commerces et des bistrotts. Cela a du sens de commencer là où il y a de la demande, donc où il y a déjà des gens.

Pour les bus et les services de secours etc, il n'y a pas de souci. Il y a même des trams-trains dans les zones de rencontre. Il n'y a pas d'obstacle technique. Pour savoir s'ils pourront bien passer, il faut faire des tests avec eux avec des cônes (pour bien vérifier qu'ils peuvent passer). Il faut avoir en tête qu'on ne va pas empêcher la vie des gens de s'améliorer tous les jours, pour un seul camion surdimensionné qui passe une fois par an.

Par contre, il faut arrêter avec les potelets qui sont embêtants pour les poids lourds.

En regardant les trajectoires quand il neige ou en jetant du sable, on voit déjà tous les mètres carrés qu'on peut récupérer dans un carrefour pour consacrer ces mètres carrés à des personnes qui vont pouvoir y vivre.

Observer les désirs des gens

Il faut que le carrefour puisse être vivant après 21 heures, c-à-d après la fermeture des magasins. Il faut donc aller observer après 21h.

Il faut faire la différence entre désirs latents et les désirs actualisés.

Exemple : On voit qu'il y a des gens qui passent après 21h. Mais les enfants sont tenus par la main après 21h. Cela signifie que le carrefour n'est pas encore un carrefour vivant mais qu'il y a un désir latent.

Bien plus que de demander l'avis des gens, il faut surtout faire de l'expérimentation. Car il faut savoir qu'il y a plein de désirs que les gens ne communiquent pas.

Exemple : Place de la Nation à Paris. Il est prévu d'enlever l'asphalte. On va commencer les travaux. Les ouvriers avaient à peine mis les cônes et commencé les travaux le samedi. Et le dimanche, il y avait déjà des gens avec des enfants à vélo sur l'espace qui était encore asphalté. Donc, Sonia a réalisé qu'il fallait laisser de l'asphalte pour que les enfants puissent apprendre à rouler à vélo à cet endroit-là. Les désirs des gens s'étaient exprimés ainsi.

Il peut y avoir 2 tendances en ce qui concerne les expérimentations : d'une part, c'est d'avoir une utilisation différente quand on a le pérenne. Et, d'autre part, c'est avoir une « éternalisation » de l'expérimentation.

La personne qui tient le crayon doit être sur le terrain. La concertation en salle avec les gens dans la salle n'est pas suffisante.

Il y a aussi un autre risque quand on expérimente : expérimenter quand il y a moins de monde. Il ne faut pas uniquement expérimenter la semaine en janvier et février. Il faut aussi expérimenter le week-end, quand il fait beau. Les commerçants auront tendance à dire : « expérimentez durant ces périodes-là car c'est à ce moment-là qu'il y a moins de monde et donc où mon chiffre d'affaires risque moins de diminuer ».

Exercice sur des carrefours moches en Wallonie

Chaque groupe prend un carrefour qu'il va essayer d'aménager. Sur 2 tables, il y a beaucoup de photos qui présentent des idées d'aménagements. Chaque personne de chaque groupe choisit 2 photos qui présentent des éléments qu'on voudrait intégrer dans le carrefour choisi par le groupe.

Chaque groupe dispose d'une plaque sur laquelle on peut dessiner et fixer un tas d'éléments : épingles, photos, accessoires pour représenter des arbres etc.

Les épingles de couleurs différentes représentent des cyclistes et des piétons de catégories différentes : les cyclistes sont représentés par des épingles vertes, les enfants piétons ont une couleur, les piétons seniors ont une autre couleur.

Sonia nous explique qu'on ne doit pas représenter des piétons statiques. Il faut toujours se dire que le piéton est en train de faire quelque chose : ça peut être « être assis à une terrasse », jouer, se déplacer.

Intéressant : à chaque fois qu'elle passe dans les groupes, Sonia demande : où sont vos vieux, où sont vos enfants ? Où sont vos familles ?

Attention : jamais de parking dans les carrefours. Les parkings doivent être repoussés dans les rues adjacentes.

Sonia explique qu'il ne faut pas hésiter à réinterroger la linéarité des cheminements. Il faut aussi penser aux gabarits.

Elle analyse qu'en Wallonie, il y a beaucoup de cours d'eau et qu'il serait intéressant d'organiser les cheminements autour de ces cours d'eau.

Dans les carrefours, il ne faut pas hésiter à condamner certains accès. De même, les pouvoirs publics ne doivent pas hésiter à racheter des parkings privés en surface. En échange, ils créent des parkings en souterrain et font un échange de location avec les propriétaires auxquels ils ont racheté les parkings de surface.

Quand on fait vivre un carrefour, on risque d'avoir des riverains qui rouspètent à cause du bruit. Il vaut mieux dans ce cas offrir des vitres triple vitrage ou insonorisation des habitations autour, plutôt que de renoncer au concept de carrefour vivant.

Anne-Valérie

Le 11 avril 2023