

EVOLUTION DES "RUES A VIVRE" DANS QUELQUES VILLES EUROPEENES

Conférence "Childstreet2005"
Delft Pays-Bas, août 2005



*Compte rendu
Francine Loiseau
Amarcande, Paris
pour le Certu, Lyon
décembre 2005*

EVOLUTION DES RUES A VIVRE DANS QUELQUES VILLES EUROPEENNES

SOMMAIRE

Introduction	page 2
I- Concevoir et développer un espace public "pro-enfants" et vivable pour tous	
- Définition du concept de cour urbaine et fondements britanniques	page 3
- Les cours urbaines à travers l'expérience de Delft	page 6
- Home Zones	page 10
- Concevoir un espace public pour tous	page 15
- Les zones de rencontre au secours de la santé des enfants	page 17
II- Points forts sous forme de conclusions	
- Points forts de la conférence	page 20
- Espace public ou espace privé?	page 21
- Un espace pro-enfants....	page 21
- ... est un espace pour tous	page 23
III- Annexes	
- Intervenants à la conférence "Childstreet2005"	page 24
- Partenaires	page 25
- Liens utiles pour aller plus loin	page 25
- "Delft Manifesto on a childfriendly urban environment"	page 26

EVOLUTION DES RUES A VIVRE DANS QUELQUES VILLES EUROPEENNES

Conférence "Childstreet2005" à Delft Pays-Bas, août 2005

Compte rendu Francine Loiseau, Amarcande, Paris, pour le Certu, Lyon (décembre 2005)



En août 2005 s'est tenue à Delft, Pays-Bas, berceau de la cour urbaine, la conférence "Childstreet 2005" (voir logo ci-dessus¹) organisée par la Ville de Delft, l'Institut international pour l'environnement urbain (IIUE) de l'Université de Delft et un ensemble de partenaires - regroupés dans le réseau "European network of Childfriendly Cities" - concernés par la place et la mobilité (autonome) des enfants dans l'aménagement de l'espace public et par leur sécurité.

A une époque où la circulation motorisée domine de plus en plus en ville par rapport aux autres fonctions urbaines, quelles solutions promouvoir afin de rendre les villes plus "vivables" pour les enfants et, par conséquent, pour tous? Pour répondre à cette question, les orateurs ont présenté des exemples de bonnes pratiques de plusieurs pays européens, ainsi que différentes études sur l'importance du jeu et de la possibilité de se déplacer de manière autonome pour le développement et la santé des enfants.

L'originalité de la démarche Childstreet2005 est d'avoir réuni urbanistes, professionnels de l'espace public et de la circulation, habitants, parents, responsables politiques, groupes de pression et associations pour les faire travailler ensemble. Objectif: proposer de nouvelles idées pour que les aménageurs urbains prennent davantage en compte le jeu, la sécurité et la mobilité des enfants.

Il s'agissait de donner ainsi un nouvel élan aux cours urbaines, zones de rencontre, "home zones" et autres aires piétonnes et leur liaison avec les zones 30.

Suit ci-dessous le compte rendu de cette conférence, centré davantage sur les exposés abordant l'aménagement d'un espace public pour tous que sur ceux abordant l'évolution de l'enfant. Les exposés complets et les exposés non traités - dont les titres figurent en annexe avec les sites où l'on peut les trouver - peuvent être téléchargés à partir du site Childstreet2005 (voir aussi le site du Certu: travaux du département Sécurité, voirie, espace public).



La conférence a été placée sous le signe de l'enfant: "A city friendly to children is a city friendly to all" (des rues favorables aux enfants sont des rues sûres et agréables pour tous). Etant donné que dans la pratique française de modération de la circulation, c'est plutôt l'espace public "pour tous" qui est au centre des préoccupations, la perspective a été inversée dans la suite de cette synthèse et dans ses conclusions en disant: une rue aménagée pour tous est une rue accueillante et sûre pour les enfants ("A city friendly to all is a city friendly to children"...). Il est clair, cependant - et les exposés des orateurs néerlandais en témoignent - que, aux Pays-Bas, où est née l'idée de la modération de la vitesse avec les premières cours urbaines en 1968-1969, on est bien parti de l'expérience des enfants qui devaient (et doivent toujours) pouvoir jouer dehors dans la rue en toute sécurité.

¹ Logo de la conférence sous forme de panneau inventé, ne correspondant PAS à un panneau réglementaire....

I- CONCEVOIR ET DEVELOPPER UN ESPACE PUBLIC "PRO-ENFANTS" ET VIVABLE POUR TOUS

On trouvera ci-après le compte rendu des exposés les plus pertinents sur le sujet de l'aménagement de l'espace public davantage en faveur des enfants et par conséquent pour tous. Pour les exposés complets et les exposés centrés sur le développement de l'enfant, voir les Annexes).

Définition du concept de cour urbaine et fondements britanniques

"Le concept de *woonerf*" décrit ci-dessous est issu des réflexions des organisateurs de la conférence; les professeurs Southworth et Ben-Joseph des Universités de Berkeley et du Massachusetts Institute of Technology, USA rappellent² que "l'intégration" des circulations est le fondement de ce qu'on appelle une rue partagée: partagée par tous (dans: "Les rues servent aussi aux gens" et "Idées reprises aux Pays-Bas"; les termes français* ont été ajoutés par l'auteur de ce rapport car ils manquaient dans le texte original.

Le concept de *woonerf*



Une rue aménagée en "*woonerf*" est souvent définie selon les organisateurs de la conférence Childstreet comme "*une rue pour les enfants où les automobilistes sont admis*". La modération de la circulation ("*traffic calming*" en anglais et "*Verkehrsberuhigung*" en allemand) est une condition sine qua non des cours urbaines mais le concept de *woonerf* va plus loin. La rue doit être sûre et agréable à utiliser pour des habitants et visiteurs de tous âges et inviter, par son aménagement, à des activités sociales variées.

Ci-contre, cour urbaine récente à Rijswijk près de La Haye
(photo Steven Schepel)

Ci-dessous, cour urbaine à Delft (photo Eddie Kips)

Le concept est connu dans différents pays sous des appellations diverses. Au cours des années 1970-1980 on utilisait soit le terme néerlandais "*woonerf*" dans le texte, soit une traduction approximative "*residential yard*" ou "*living yard*" en anglais, "*Wohnstrasse*" (rue à **habiter**, à vivre) en Allemagne, *Wohnstrasse*/rue résidentielle" en Suisse et "*cour urbaine*" en France³ (voir aussi note 7 de bas de page), où "*aire piétonne*", inspirée des pratiques néerlandaises, a été introduite beaucoup plus tard avec une réglementation volontairement moins restrictive et prescriptive que le terme original et sa traduction allemande. Depuis quelques années, le concept a été traduit par "*Home zone*" au Royaume Uni, où l'on s'est fortement inspiré de l'exemple néerlandais, alors qu'un concept légèrement différent a pris la place en Suisse des cours urbaines de première génération: "*Begegnungszone*" ou "*zone de rencontre*" (20 km/h, cf texte de Marco Huttenmoser)*.



Inventée à Delft⁴, le concept de "*woonerf*" est composé de deux mots: la partie "*woon*" (de "*wonen*" qui signifie habiter) et la partie "*erf*" qui signifie "cour". Quand on a voulu, aux Pays-Bas, élargir le concept, on a fini par enlever la partie "*woon*" qui définissait trop précisément le concept en le limitant, comme en Allemagne et en Suisse, aux rues dites "*résidentielles*" où l'habitat domine. Les Néerlandais ont ainsi conservé la partie "*erf*" (voir aussi note 12 de bas de page), afin de pouvoir aménager des cours "*urbaines*" dans d'autres types de rues: rues commerçantes ("*shopping*

² voir aussi l'ouvrage "Streets and the Shaping of towns and cities", 2003, Island Press et/ou www.Amazon.com

³ * les textes en italiques sans guillemets représentent une réflexion ou un commentaire de l'auteur de ce compte rendu par rapport aux dires du/des contributeur(s) à la conférence Childstreet 2005 (avec guillemets, il s'agit d'une citation ou d'une traduction)

⁴ C'est à Delft, en effet, que l'urbaniste Joost Vahl, en collaboration avec un élu et un officier de police et avec l'aide de groupes d'habitants, a pour la première fois installé un arbre sur la chaussée pour élargir l'espace devant les habitations; pour ralentir les véhicules motorisés, il a également aménagé des dos d'âne en entrée et sortie de rue. La cour urbaine ("*woonerf*") s'est alors rapidement répandue aux Pays-Bas, même sur les voies départementales en centre-bourg, le plus souvent sous la pression des habitants.

erf"), autour des écoles ("school erf"), etc., en conservant l'idée d'un espace unique, aménagé sans dénivelé de façade à façade, utilisé par toutes les catégories d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Les parties situées (dans les rues résidentielles) devant les habitations, plus particulièrement affectées à un usage semi-privé, ont été dès lors utilisées dans les autres types de cours urbaines pour le commerce, pour les activités scolaires, etc. Le "woonerf" (que l'auteur de ce compte rendu a tout de suite traduit par son concept plus large en français: "cour urbaine", cf note 13 de bas de page) est cependant resté, aux Pays-Bas et ailleurs, un espace où les piétons sont rois - sans qu'ils soient forcément prioritaires suivant les pays - où les voitures sont admises sous conditions strictes (vitesse très réduite, volume réduit, stationnement autorisé seulement là où marqué au sol,...).

Une de leurs caractéristiques fortes est leur aménagement qui invite à la pratique d'activités sociales (le jeu pour les enfants, la rencontre et le repos pour les adultes et les jeunes, etc.) et donne un usage multifonctionnel à la rue.

Le rapport Buchanan: "les rues servent aussi aux gens"

Southworth et Ben-Joseph rappellent que l'idée de la rue "partagée" se fonde sur le concept de l'intégration (un seul espace pour tous: personnes et véhicules), l'aménagement devant être tel que les conducteurs de véhicules, quels qu'ils soient, se sentent comme invités et non pas "chez eux". Pour les deux auteurs américains, les racines philosophiques et conceptuelles de la cour urbaine sont anglaises⁵. Elles se trouvent dans le fameux rapport de Colin Buchanan, "Traffic in Towns" publié (en 1963) suite à une commande du ministre des Transports britannique de 1959 pour étudier les moyens d'améliorer les transports urbains au sens large, tant en termes de réduction de la congestion, que pour trouver un meilleur équilibre entre les automobilistes et les autres usagers de la rue... ce qui était très novateur pour l'époque.

Etant ingénieur circulation et architecte, Colin Buchanan avait compris que faciliter le débit du trafic motorisé détruisait nécessairement le tissu urbain; il avait mis au point une méthode pour évaluer et restructurer le système de circulation en créant des "zones environnementales" ("environmental zones") ou des "pièces urbaines" ("urban rooms") avec des niveaux de circulation différents.

Colin Buchanan peut ainsi être considéré non seulement comme le père de la hiérarchisation de la voirie mais aussi comme celui de la modération de trafic; il estimait que les rues ne devaient plus être classées selon leur seule capacité à écouler le trafic motorisé mais aussi selon leur qualité "environnementale" (bruit, pollution, activité sociale, degré de "piétonisation" et critères esthétiques). Pour lui, ce critère de qualité environnementale devait permettre de fixer des normes et des limites, de telle sorte que dans les zones où la vitesse était importante, trafic motorisé et piétons seraient complètement séparés (principe de ségrégation), tandis que dans d'autres où la vitesse était réduite, il y aurait au contraire, *intégration*: un mélange sûr de piétons et de véhicules dans un seul espace... partagé en somme. Le domaine public aurait ainsi pu être reconquis par les piétons au moyen d'un ré-aménagement physique de la rue.

Idées reprises par les Néerlandais

Pas très bien reçues et peu suivies au Royaume Uni où elles étaient sans doute trop en avance pour leur temps, ces idées ont trouvé un écho immense aux Pays-Bas, puis en Allemagne. Sur le plan théorique, Niek de Boer, professeur à l'Université de technologie de Delft et à l'Université de Emmen, y voyait la possibilité de réconcilier des contraires: jeu des enfants dans la rue et écoulement du trafic motorisé. Leur coexistence, grâce aux moyens de Buchanan, lui paraissait une bonne solution. C'est lui qui a trouvé le terme de "woonerf" pour définir des rues (qu'il avait commencé à concevoir à Emmen pour des *quartiers nouvellement urbanisés*) où les conducteurs de véhicules motorisés se sentiraient obligés, étant donné le cadre différent où ils évoluaient, de prendre en considération les autres usagers de la rue.



Cour urbaine à Delft, photo Dan Burden

* les textes en italiques sans guillemets représentent une réflexion ou un commentaire de l'auteur de ce compte rendu par rapport aux dires du/des contributeur(s) à la conférence Childstreet 2005 (avec guillemets, il s'agit d'une citation ou d'une traduction)

⁵ Joost Vahl, même s'il est le créateur de la 1ère cour urbaine néerlandaise au sens où nous l'entendons aujourd'hui, a confirmé qu'il est allé chercher son inspiration en Angleterre...

Pendant ce temps (1969), la municipalité de Delft souhaitait mettre en application ce type d'idées dans des *quartiers existants*, à faible niveau de revenus, et non pas comme de Boer dans les seuls quartiers nouveaux ou dans les villes nouvelles. C'est ainsi que l'aménagement "woonerf" type, sans dénivelé de façade à façade, a vu le jour à Delft.

Avec ses autres critères techniques d'aménagement et de vitesse (au pas!), la cour urbaine est entrée dans la législation néerlandaise⁶ quelques années plus tard (en 1976), imitée depuis par d'autres pays (Allemagne, Suède, Danemark, Japon, Israël et Suisse, notamment), même si ces pays ont le plus souvent introduit des législations moins contraignantes que les Pays-Bas⁷. En 1990, Southworth et Ben-Joseph comptaient plus de 3.500 cours urbaines aux Pays-Bas et à peu près autant en Allemagne⁸.



Fin de cour urbaine, début de zone 30 pour la partie "voirie" séparant la première de la deuxième cour urbaine (en face) dans un quartier nouveau, Ypenburg, à La Haye (photo Eddie Kips)

Panneaux d'aménagements de type cour urbaine dans différents pays

De gauche à droite et de haut en bas:

Barcelone, Royaume Uni, Berne, Zakopane, Pologne (illustrations fournies par Childstreet2005, DR)



⁶ réglementation relativement stricte en termes d'aménagement, étant donné qu'elle devait garantir une "vitesse" de 5 - 10km/h maximum avec priorité piétonne. Le concept de zone 30 - moins contraignant en termes d'aménagement que la cour urbaine - s'est imposé au cours des années 1990, sans supplanter aux Pays-Bas la cour urbaine qui peut d'ailleurs être incluse dans une zone 30.

⁷ En France, l'aire piétonne, dont le maire peut librement fixer le périmètre, les types d'accès et de véhicules autorisés, ainsi que la vitesses limite, est un exemple de souplesse, même si le concept est différent par rapport à celui de la cour urbaine.

⁸ lorsque les zones 30* (moins coûteuses à mettre en œuvre) avaient déjà commencé à s'étendre en parallèle.

Les cours urbaines à travers l'expérience de Delft

Steven Schepel, urbaniste, a notamment travaillé à Delft, Rotterdam, Amsterdam-Osdorp et au ministère des Transports des Pays-Bas (sécurité durable)(steven.schepel@schepel-dupre.demon.nl)

Selon Steven Schepel, la cour urbaine pourrait trouver une partie de ses racines dans la rareté de l'espace aux Pays-Bas, notamment le long des canaux dont Delft est pourvue au même titre que la ville d'Amsterdam et d'autres villes commerçantes très anciennes. De nombreux tableaux de Vermeer, de Jan Steen et d'autres montrent d'ailleurs que les quais étaient utilisés aussi bien par les piétons que pour le transport des marchandises débarquées des navires destinées à être stockées dans les maisons-dépôts le long du canal; c'était aussi l'endroit où les marchands et les autres métiers faisaient affaire, où l'on se rencontrait pour discuter et où les enfants jouaient...

Tableau de Vermeer "La Ruelle" (ci-contre) avec vue de détail ci-dessous;
en bas à droite: vue du quai d'un canal à Enkhuizen, tableau de Cornelis Springer 1886 (détail)
Les deux tableaux se trouvent au Rijksmuseum d'Amsterdam (voir le site: www.rijksmuseum.nl)



De Vermeer à la cour urbaine

Au 17^e siècle, une sorte de trottoir, appelé "stoep", était aménagé juste devant les maisons; il était légèrement surélevé par rapport à la "chaussée", et permettait à la fois le jeu des enfants, l'étalage des marchandises, la conversation et le



repos sur des bancs fréquemment accolés aux façades. De ce "stoep" partaient une ou plusieurs marches vers la porte d'entrée des habitations qui, par leur nombre et leur revêtement, montraient le degré de richesse de leurs occupants. A l'époque, les mères ou grand-mères surveillaient, du pas de la porte, les enfants qui jouaient dans la rue. Pour M. Schepel, le "stoep" était - et reste aujourd'hui, du moins dans les rues où la fonction habitat domine - un espace "semi-privé" qui, en France*, aurait été qualifié - s'il avait existé aux siècles passés - d'espace "semi-public"; le trottoir "français d'aujourd'hui étant qualifié résolument d'espace "public": différence de point de vue et de culture .



L'espace relativement étroit le long des canaux était ainsi un espace multifonctionnel, avec, comme dans la cour urbaine d'aujourd'hui des différences de revêtements (briques, pavés,...) indiquant des usages différenciés; les pavés les plus solides étaient positionnés en bandes au centre de la chaussée pour les piétons et les chevaux tirant leurs carriages ou leurs traîneaux en hiver. Des arbres proches du bord du canal délimitaient la "chaussée" de l'espace de chargement des bateaux (aujourd'hui, souvent occupé par les voitures en stationnement) et achevaient de rendre ces quais agréables.

Aujourd'hui...

Le long des canaux et ailleurs, la motorisation croissante a transformé en profondeur l'image et l'usage de la voirie. Depuis lors, le long des canaux, les véhicules circulent sur l'ensemble de la chaussée et forment un mur de métal en stationnement au bord de l'eau en surpomb ou devant les habitations dans les autres rues. Les piétons ont été repoussés vers d'étroits refuges-trottoirs remplaçant les "stoeps" à l'ancienne (souvent démolis pour faire plus de place à la circulation motorisée.....), alors que les cyclistes se débrouillent comme ils peuvent.

* les textes en italiques sans guillemets représentent une réflexion, un commentaire ou un rajout de l'auteur de ce compte rendu par rapport aux dires des orateurs à la conférence Childstreet 2005 (avec guillemets, il s'agit d'une citation ou d'une traduction)

** voir conclusions

Une nouvelle transformation a eu lieu pendant les années 1960 à Delft lorsque le "flower power" tenait le haut du "pavé" qu'il a contribué à "débarrasser" un peu de la voiture, du moins en centre-ville et dans les rues où l'habitat domine.

Les canaux de Delft aujourd'hui: plus accessibles aux piétons et moins aux voitures, même en dehors de l'hypercentre totalement piétonisé mais accessible aux cyclistes, aux bus et aux livraisons (photo Mark Kras)

Cours urbaines

En transformant d'abord des parcelles libres en aires de jeux pour les enfants, les habitants ont largement contribué au mouvement ayant amené les cours urbaines; ils ont même fini par y planter arbres, arbustes et fleurs en réclamant l'espace-rue pour le jeu et la rencontre dans des quartiers à l'habitat très dense et aux logements petits et anciens.



Ci-contre, à gauche, cour urbaine Westerstraat à Delft avec une faible portion "sans voitures" pour éviter le transit (photo Steven Schepel)

C'est ainsi qu'est apparue la cour urbaine, littéralement "cours d'habitat" ou "woonerf" aménagée dans une rue où la fonction habitat doit prendre le pas, aujourd'hui, sur la fonction circulation. La cour urbaine a été qualifiée de "rue pour les enfants où les voitures peuvent accéder à certaines conditions".

Parmi celles-ci: la vitesse au pas (moins de 10 km/heure), la priorité piétonne, le stationnement interdit sauf là où il est spécifiquement autorisé par un marquage au sol, un espace plan de façade à façade utilisable sur toute la largeur par les piétons qui ne devaient cependant pas "gêner" les automobilistes,... Il y a eu, en outre: plantation d'arbres (surtout dans les rues où cela était impossible lorsque la municipalité privilégiait la voiture et la circulation) et attribution informelle d'un espace semi-privé devant les maisons à l'image de l'ancien "stoep" pour les plantes, les bancs et les vélos des habitants, éloignant ainsi les voitures des façades. Un éclairage bas et des revêtements différenciant les usages complétaient les aménagements qui ont trouvé leur pleine expression au cours des années 1970.

Boucles d'accès pour éviter le transit

Dans le même temps, des réparations-réhabilitations de nombreux ponts du centre-ville de Delft ont été utilisées par la municipalité pour se débarrasser du trafic de transit, ce qui a d'autant mieux réussi, qu'a été introduit simultanément le système des boucles d'accès (1000m de large et 1500m de long), obligeant les automobilistes entrant côté ouest, par exemple, à ressortir du même côté, seuls les autobus, les piétons et les cyclistes pouvant s'affranchir du système et traverser la ville de part en part, système toujours en vigueur aujourd'hui. De Delft - aujourd'hui 80.000 habitants - le concept du "woonerf" a essaimé rapidement à travers les Pays-Bas et une réglementation officielle en fixe depuis lors les règles après la mise en œuvre de vastes programmes de démonstration transformant des quartiers entiers à proximité de La Haye et à Eindhoven en cours urbaines.



Une ruelle réservée aux piétons et aux cyclistes faisant partie du réseau cyclable principal (photo Steven Schepel)

Au cours des années 1980, la politique municipale à Delft a surtout porté sur la mise en relation d'équipements cyclables dans un réseau complet (ruelles ou passages réservés aux cyclistes et aux piétons, ouverture de nouveaux passages entre les immeubles, construction de nouveaux ponts et de passages souterrains sur/sous les plus grandes artères, rues tranquilles, ...) à travers toute la ville avec organisation de contresens cyclables, installation de feux spécifiques, de sas vélos,...)



Enfin, toujours pour contenir, réguler et même réduire le trafic motorisé, un système de stationnement payant couplé à un stationnement résidentiel a été progressivement mis en place à Delft au cours des années 1990. Instauré à partir du centre-ville, il a fini par couvrir tout le territoire de la cité.

Contresens cyclable devant une supérette à Delft (photos Eddie Kips)

Zones 30, sécurité routière et mobilité

Au cours de la même décennie 1990, un programme national, décliné au niveau régional et local, a été mis en œuvre avec l'objectif d'aboutir à une sécurité routière durable, visant à transformer toutes les rues des villes (à l'exception de quelques grandes artères) en zone 30 qui peuvent ou non comprendre des cours urbaines.

Plus récemment, à Delft, l'ensemble du centre historique a été transformé en une sorte de vaste zone piétonne (le concept "d'aire piétonne" au sens français du terme n'existe pas aux Pays-Bas) protégée, sur les voies d'accès à l'hypercentre, par des bornes hydrauliques commandées par un centre de régulation. Les cyclistes y ont globalement accès⁹, alors que les véhicules prioritaires, municipaux ou de livraison doivent demander l'abaissement des bornes au cas par cas pour accéder au centre.

"Oude Delft" ("Le Vieux Delft", ci-dessous) et, à droite, canaux de l'hypercentre piétonnisé (photos Steven Schepel)



Réduire la vitesse du trafic motorisé pour accroître la sécurité:

Steven Schepel estime que le seul moyen pour que les accidents n'aient plus aucun caractère de gravité - une sorte de minimum "vital" - consiste à réduire considérablement la vitesse du trafic motorisé. Dans les cours urbaines, outre l'usage d'outils techniques pour y parvenir (chicanes, dos d'âne et autres ralentisseurs, plateaux traversants, déplacements d'axe, rétrécissements), il propose d'attirer l'attention des conducteurs sur la fonction dominante: l'habitat, le séjour et le jeu et non pas la circulation. Il recommande de ramener dans ces cours urbaines la vision au loin de tout conducteur à une vision de proximité large, couvrant la rue de façade à façade et ce par plusieurs moyens:

mise d'aires de jeu dans l'axe de vision; dégagement des points où traversent piétons et cyclistes et des entrées d'immeuble; utilisation des lampadaires (bas) ou d'autres mobiliers comme repères ou pour marquer certains points de conflit potentiels (sorties de stationnement en marche arrière, croisements, ...) ou des points de passage d'un lieu à un

⁹ Aux Pays-Bas, où les cyclistes sont nombreux partout, leur accès aux zones piétonnes est automatique sans indication spécifique; il n'existe pas de règle selon laquelle, comme en France, les cyclistes peuvent accéder aux zones et rues piétonnes sauf si le maire prend un arrêté municipal contraire. Dans les zones/rues piétonnes néerlandaises (panneau zone piétonne identique au B22b français: rond, blanc sur fond bleu, cf photo ci-dessus) où les piétons sont largement majoritaires, les cyclistes sont invités à s'adapter (sous-entendu: pied à terre ou trajet alternatif) par un sous-panneau "cyclistes autorisés", accolé au panneau zone piétonne. En revanche, dans les rues "piétonnes" qui font aussi partie d'un réseau cyclable et sont utilisées par les cyclistes et les piétons à égalité, la rue devient réglementairement "piste cyclable" (signalée par un panneau identique au panneau B22a français: rond, blanc sur fond bleu), tout en restant accessible aux piétons sans indication spécifique (cf photo "ruelle..." page précédente); l'aménagement, sans dénivellé de façade à façade, la présence de magasins, etc. devant suffire à faire comprendre qu'il s'agit d'une rue piétonne et d'un itinéraire cyclable indiqué comme tel sur les plans de la ville.

autre où d'autres comportements sont souhaités; installation de bancs ou de bornes pour s'asseoir et se reposer ou surveiller les enfants; adaptation de l'éclairage pour perpétuer l'atmosphère conviviale que l'on souhaite créer en dirigeant la lumière non sur les voitures mais sur les piétons, les entrées de maisons ou d'immeubles et les "obstacles" ou déplacements d'axes.

La réduction de la vitesse et la limitation du stationnement:



La réduction de la vitesse et du stationnement est une condition sine qua non pour réduire la domination des véhicules en circulation et en stationnement. En termes d'occupation de l'espace, le stationnement est certainement aujourd'hui l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre, tant en termes d'aménagement que dans le contrôle indispensable du système (permis, numéros, stationnement payant, fermetures de rues,...). Etant aux Pays-Bas, le stationnement des cycles doit lui aussi être organisé jusque dans les détails, sachant tout de même que l'emplacement d'une seule voiture équivaut à 12 places de stationnement vélo.

Pour la mobilité sûre des enfants, des piétons et des cyclistes, il s'agit de relier rues à vitesse réduite, zones 30 et itinéraires piétons ou cyclables et d'aménager ainsi un cheminement continu sans obstacles, y compris pour les personnes âgées ou handicapées. Là aussi Delft peut servir d'exemple, étant donné que, à côté du réseau cyclable, la municipalité a mis en place **tout un réseau d'itinéraires pour piétons couvrant la ville entière** et des **zones 30** permettant de relier les cours urbaines entre elles.

Ci-dessus: zone 30 à Delft (photo S. Schepel); ci-contre: trois cours urbaines très différentes à Delft (photos Steven Schepel)



Diversité et non-standardisation:

La variété doit dominer selon l'auteur, l'uniformité lui semble en effet contre-performante, même si pour le mobilier urbain - de type local, robuste et non pas "mode" - des commandes municipales groupées peuvent être la règle.



La diversité lui semble notamment essentielle pour maintenir la vigilance des conducteurs à un niveau élevé: utilisation de points ou de bâtiments "remarquables", souligner la nature des "monuments", utiliser des revêtements différents selon les usages, bannir les panneaux et signaux spécifiques au trafic motorisé, autoriser à certaines heures ou certains jours les résidents ou leurs associations à fermer certaines rues au trafic ou à en réduire fortement l'accès, permettre des initiatives privées en matière de plantations et d'entretien, d'installation de bancs ou même de bacs à sable...

Aux Pays-Bas, des cours urbaines continuent à être aménagées tant dans des rues ou des quartiers mixtes à forte densité d'habitat que dans des zones résidentielles à moindre densité comme ci-contre dans une urbanisation récente de La Haye (Wateringseveld, Jutland à Rijswijk; photo Steven Schepel)



Home zones

Tim Gill, écrivain technique et consultant, Londres, tim@rethinkingchildhood.com, août 2005



Le terme "home zone" ("woonerf", rue résidentielle) est apparu au Royaume Uni au début des années 1990, lorsque les prototypes assez rustiques des années 1970 et 1980 ont commencé à évoluer de manière considérable pour se rapprocher des aménagements de type cour urbaine néerlandais et allemand.

La définition d'une "home zone", selon le ministère des Transports (UK Department for Transport, DfT, 2005), est "une rue résidentielle où l'espace est partagé entre les conducteurs de véhicules à moteur et les autres usagers, en gardant à l'esprit les besoins plus généraux des habitants." L'objectif étant, selon le ministère, "de modifier la manière dont les rues sont utilisées et d'y améliorer la qualité de vie en les transformant en espaces pour les personnes et non seulement pour les véhicules."

Tim Gill note que les acteurs de la sécurité routière Howarth et Preston - qui ont pour la première fois employé le terme de "home zone" au début des années 1990 - estimaient dans leur proposition d'aménager les rues résidentielles en "home zones", que les enfants-piétons devaient avoir priorité. Et qu'il fallait, par conséquent, commencer par leur donner un statut légal particulier, afin que tout conducteur de véhicule qui blesserait un enfant soit automatiquement "présupposé négligent" (Preston, 1995).

A partir de 1995 environ, différentes collectivités locales, en collaboration ou non avec des groupes d'habitants, ont aménagé ce que les unes et les autres appelaient des "home zones" en s'inspirant des "woonerfs"¹⁰ (cours urbaines) des Pays-Bas, surtout en termes d'un profil sans dénivelé de façade à façade et d'une utilisation commune de l'espace disponible par tous les utilisateurs (Biddulph 2001).

Enfin, suite à une campagne nationale des ONG¹¹ "Children's Play Council" et "Transport 2000" à la fin des années 1990, le concept et le terme de "home zone" ont fini par être adoptés officiellement au Royaume-Uni comme l'équivalent en langue anglaise du "woonerf" néerlandais. A partir de ce moment-là, l'idée et l'aménagement en "home zone" impliquaient une conception particulière - bien que non obligatoire - et un changement fonctionnel de l'usage de la rue.

Un premier programme pilote

Il est possible, note Tim Gill, que la victoire du Labour en 1997 et le nouveau climat créé alors dans le domaine des transports, aient joué en faveur de ce type d'aménagements. Un modeste programme pilote de 1999 invitait les autorités locales à soumettre des propositions qui seraient évaluées dans le détail sur fonds publics. Neuf projets avaient été sélectionnés pour être évalués par le TRL (*Transport Research Laboratory*) dans le cadre d'un projet de recherche doté d'un budget de 500.000 Livres (700.000 Euros), avec info "avant" (trafic, vitesses, volume, accidents, comportements et opinions des adultes et des enfants) et "après". Objectif de ce programme: encourager par l'expérimentation le développement et la promotion des cours urbaines.

Au fur et à mesure de la mise en œuvre de ce programme, le succès et le soutien politique ont été tels que, en avril 2001, à mi-chemin du programme pilote, le Premier Ministre Tony Blair a annoncé le lancement d'un autre programme national, très ambitieux celui-là, doté de 30 millions de Livres, le "Home Zone Challenge".

L'ambitieux programme "Home Zone Challenge"

Ce programme, que le Gouvernement a fait sien, invitait les autorités locales à soumettre des projets de "home zones" à travers tout le pays. Les Parlements d'Angleterre et d'Ecosse ont fait le premier pas dès 2000 en leur donnant une base légale, ce qui a permis aux collectivités locales de répondre en masse. Ainsi, 61 projets ont pu être financés à raison d'environ 700.000 Euros par projet (*détails et résultats sur www.homezoneschallenge.com*); plus importants et mieux finis que les projets pilotes du premier programme, ils ont permis de mieux promouvoir et de faire connaître de nouvelles pratiques aux autres collectivités, offices de logement et agences diverses qui ont eux aussi mis en œuvre des "home zones" de manière indépendante (information sur www.homezonenews.org.uk site géré par l'ONG "Children's Play Council" qui publie une lettre d'information sur le sujet que l'on peut télécharger à partir du site).

¹⁰ En néerlandais le pluriel du mot "erf" forme "erven" mais l'habitude a été prise dans la littérature anglophone d'accoler un simple "s" au mot singulier, comme en anglais en somme...cette habitude a été respectée à la conférence Childstreet 2005 et a été reprise ici

¹¹ Lors de différents voyages organisés aux Pays-Bas et en Allemagne, ces ONG ont réalisé une vidéo "At home in my street: exploring home zones in the Netherlands and Germany", qui, sur fonds publics, a été mise à la disposition des collectivités locales, associations et communautés d'habitants en un grand nombre d'exemplaires

Bonnes pratiques des "home zones"

Contrairement aux Pays-Bas, il n'y a pas de spécifications techniques légales pour la conception et l'aménagement des "home zones" au Royaume Uni. Le Gouvernement et d'autres instances ont cependant incité à leur développement en faisant connaître de bonnes pratiques (*Biddulph, 2001* et *l'Institut des Highway Incorporated Engineers, 2002*); une vidéo a même été réalisée: "*Home Zones: The UK experience*"¹².



De plus, le ministère des Transports (*Department for Transport: DfT*) a produit des dépliants de bonnes pratiques en matière de planification et de conception des home zones (*DfT, 2001*) et de participation des habitants sur ce thème (*DfT, 2002*); enfin, un Guide de bonnes pratiques est en cours de publication en 2005 par le bureau d'études Jacobs Babbie consultants, qui a géré le programme du "*Home Zone Challenge*" pour le compte du ministère des Transports.

Home zone de Deptford au sud-est de Londres (photo Tim Gill)

Pas de priorité piétonne dans les "home zones"

Dans les home zones, le statut des catégories d'usagers ne change pas par rapport aux autres voiries et, en ce sens, par rapport à la situation française - et même suisse - la "home zone" se rapproche (du point de vue réglementaire) de la zone 30. En d'autres termes, pas de priorité aux piétons. Lorsque les pouvoirs conférés aux collectivités locales par la Transport Act de 2000 entreront en vigueur, elles pourront prendre des "use orders" et des "speed orders" (arrêtés d'usage et des arrêtés de vitesse) pour les rues qu'elles voudront requalifier en "home zones". Les premiers permettront de légitimer des usages et des activités autres que la circulation, les seconds "autorisant les autorités à fixer une vitesse spécifique pour la rue en question et à prendre des mesures pour atteindre des vitesses limites en dessous de celles spécifiées réglementairement (*DfT 2004*)", ce qui ressemble fort aux règles que peuvent fixer librement les maires en France dans les aires piétonnes. Le fait de déterminer que telle rue sera une "home zone" permettra d'y placer un panneau qui ressemble grosso modo à ceux utilisés dans d'autres pays européens.

Aménagement et évaluation des cours urbaines britanniques

Selon Tim Gill, il existe de 80 à 100 home zones au Royaume Uni (début 2005), même si certaines d'entre elles, en l'absence d'une définition technique spécifique claire, peuvent donner lieu à débat. Leur conception est en général moins radicale qu'aux Pays-Bas ou en Allemagne, note-t-il, en ajoutant: "*peu nombreuses sont les home zones qui ont réussi à créer des espaces entre façades qui ont l'air d'avoir été réellement conçus pour un usage social plutôt que pour la circulation des voitures*"...

Home zone à Southampton
(photo Tim Gill)



Constats

On peut néanmoins constater que:

- pour caractériser le périmètre des home-zones, on parle Outre Manche du nombre de logements concernés (de 40 à 700) et non pas du nombre d'ha;
- la plupart se situe selon Tim Gill dans des quartiers "*plus pauvres que la moyenne*";
- elles se situent dans différentes régions du Royaume Uni mais surtout en Angleterre;
- elles ont pratiquement toutes concerné des rues existantes (par opposition à des créations dans de nouvelles urbanisations ou en ville nouvelle) ce qu'on appelle "*retrofitting*" en langue anglaise soit "*réaménagement*" en français;
- leur coût a varié fortement, notamment parce que, dans la plupart des cas, d'importants moyens en temps et en financement ont été engagés pour impliquer non seulement les résidents mais aussi les services d'urgence, d'entretien, de collecte des ordures ménagères et d'autres acteurs; dans beaucoup de villes des groupes de projet ont été formés

¹² www.homezonenews.org.uk; www.londonplay.org.uk/home-zones

avec cet objectif. Dans de nombreux cas, la volonté d'améliorer le cadre de vie était aussi forte que le souci d'insérer des populations très hétérogènes dans de nombreux quartiers où l'habitat social domine.



Home zone de Northmoor à Manchester
(photo Tim Gill)

Les photos de Tim Gill montrent une certaine variété de styles dans les "home zones", les moyens utilisés étant, à quelques exceptions près, souvent plus proches des techniques anglaises conventionnelles de modération de la circulation ("traffic calming") que de celles des cours urbaines hors Royaume-Uni. Par rapport aux mesures de modération, les matériaux sont (souvent) de meilleure qualité et le "design" plus "soft" qu'à l'habitude Outre Manche. Les éléments visuels et physiques pour interrompre la continuité visuelle des conducteurs sont d'un usage très fréquent, complétés ou non d'espaces partagés ou même de jeux pour enfants et de bacs d'arbustes, de fleurs ou de plates-bandes vertes.

"Home zones": un outil contre la fracture sociale et la délinquance?

Du fait de ne pas avoir été précisément définies en termes d'aménagement, les cours urbaines britanniques se signalent par une certaine hétérogénéité et par une grande variation des vitesses pratiquées. Tim Gill, qui a effectué une enquête légère parmi les villes ayant mis en œuvre des "home zones", note que la vitesse moyenne mesurée après (ré)aménagement et qualification en "home zone" est fréquemment au dessus de 15 miles/heure (25km/heure!) et même, dans certains cas, au dessus de 20 mph (34km/heure!).

Il n'empêche, les home zones sont très populaires auprès des habitants, les vitesses y ont diminué par rapport à la situation "avant", ainsi que le volume de trafic et elles ont eu un impact considérable sur la vie des habitants, comme l'ont montré les résultats des diverses évaluations conduites, dont celle du TRL qui concernait les 9 projets du premier programme (résultats sur: www.trl.co.uk) est la plus précise. Manifestement, les habitants ont partout soutenu les projets, ont apprécié les changements introduits dont ils estiment qu'ils donnent à la rue un aspect plus agréable et une plus grande sécurité (encore moins d'accidents).

En termes du caractère "pro-enfants" ("childfriendliness") des rues après aménagement, les données contenues dans l'étude du TRL et une nouvelle enquête légère conduite par Tim Gill auprès de ses correspondants dans une quarantaine de "home zones", en vue de la conférence, montre que les aménagements en "home zones" peuvent constituer un outil intéressant pour améliorer la mobilité indépendante des enfants et/ou pour permettre aux enfants de jouer dans la rue.

Enfin, note Tim Gill, certains résultats semblent montrer que les "home zones" contribuent à lutter contre la fracture sociale et à endiguer la délinquance. Dans un cas, celui de la Morice Town home zone (voir ci-contre) à Plymouth (source: Adrian Tim), les statistiques sont même spectaculaires: le nombre de crimes en chiffres annuels a chuté de 90% pour passer de 90 à 9 après aménagement en "home zone". Il y a aussi quelques avantages en termes économiques: montée de l'image et donc de la valeur du quartier et du prix des maisons (Barrell 2005).



Home zone de Morice Town à Plymouth (photo Tim Gil)

L'art et la manière

Les "home zones", note l'auteur, sont assez lentes à pénétrer dans les pratiques des collectivités locales, même dans les projets de "renaissance-réhabilitation des quartiers" ou lors d'urbanisations nouvelles, malgré le soutien des gouvernements de Grande-Bretagne et d'Ecosse. Et pourtant, explique Tim Gill, un des intérêts des cours urbaines est qu'elles incitent à se poser les bonnes questions en matière d'aménagement de rues¹³ dites "résidentielles" et obligent les uns et les autres à travailler ensemble, non seulement de manière transversale entre services (techniques, d'urbanisme, d'urgence,...) mais aussi avec les résidents. Le plus difficile lui semble être la nécessité pour chacun à se remettre en question, à s'interroger sur les outils conventionnels et sur les savoirs-faire utilisés jusqu'à présent et à poser la question fondamentale: "à qui et à quoi doivent servir les rues?"

Restent aussi des questions sur l'art et la manière d'aménager des lieux différents, d'utiliser systématiquement l'outil des "home zones" dans des quartiers nouveaux ou à "régénérer", la possibilité d'aménager des cours urbaines à faible coût en déréglementant la "highway law" et la question qui y est liée: possibilité d'aménager des "home" zones (cf note 13 ci-dessous) ailleurs que dans des rues résidentielles. On pourrait, en effet, les imaginer dans des rues commerçantes comme cela a été pratiqué aux Pays-Bas avec partage de l'espace entre les différentes catégories d'usagers ou dans d'autres types de voies (Hamilton-Baillie 2004).

On peut se demander enfin, avec l'auteur, si les ingénieurs (Highway engineers) qui ont pratiquement toujours conduit les projets de "home zones" dans le cadre de groupes-projet sont vraiment le mieux placés pour gérer et mettre en œuvre ces projets qui demandent, outre leurs propres compétences - vitales, certes, pour la réussite des projets - d'autres techniques et savoirs-faire qu'ils ne possèdent pas forcément (Barrell 2005). Certains acteurs impliqués pensent que la discipline "émergente" de conception urbaine pourrait être un meilleur point de départ pour la gestion des projets d'aménagement en "home zones".

Signification sociale, culturelle et psychologique des "home zones"

Les "home zones" offrent l'occasion d'explorer des thèmes critiques de la vie en ville aujourd'hui: les débats sur la dépendance automobile, la signification de ce qu'on appelle "communautés" et "sécurité", des valeurs sociales, le lien entre autorités locales et habitants; l'équilibre (ou l'opposition?) entre espace public et espace privé et entre bien-être individuel et bien-être collectif



Home zone de Northmoor à Manchester (photo Tim Gill)

Un thème est apparu avec constance dans les débats et évaluations au Royaume Uni: le comportement vis-à-vis des enfants qui a souvent amené des réponses et des vues contradictoires des acteurs impliqués. Est-il oui ou non acceptable ou "sûr" de laisser les enfants et les jeunes être seuls dehors dans la rue? Est-ce un comportement à

¹³ C'est bien parce que la question du nom se posait pour la traduction en français ("woonerf" signifiant littéralement "cour" (erf) "d'habitat" (woon), que l'auteur de ce compte rendu, après un premier voyage aux Pays-Bas au début des années 1970, a préféré traduire par "cour urbaine" d'une signification plus large pour désigner une technique d'aménagement qui - l'expérience ultérieure des Pays-Bas l'a prouvé - devait pouvoir s'appliquer partout en ville au delà des seules rues où l'habitat domine. D'ailleurs, pour permettre de décliner le concept du "woonerf" en dehors des rues dites "résidentielles", la réglementation néerlandaise de 1976 a dû être modifiée du fait de l'inscription de la catégorie "woonerf" dans le code de la route. Ensuite, des cours urbaines ont été aménagées dans les rues commerçantes ("shopping erfs") et naturellement autour des écoles: "schoolerfs"). La même difficulté se fait apparemment jour maintenant au Royaume Uni: difficulté/impossibilité d'aménager des "home zones" en dehors des rues "résidentielles", sans parler de la difficulté soulignée par Tim Gill: la "Highway Law" ne semble pas permettre l'aménagement de home zones en dehors des rues où l'habitat domine...

En France, la grande souplesse réglementaire des aires piétonnes - qui peut faire peur sans doute car elle fait reposer une partie de la responsabilité des aménagements sur les communes - est en réalité un grand avantage pour des aménagements de caractère fort différent (ce qui ne les empêche pas d'être réalisés dans les règles de l'art et selon les recommandations nationales) mais ayant en commun le souci de la primauté de la sécurité des piétons, des enfants et autres...cyclistes et donc de la nécessité de réduire les vitesses à moins de 10 km/h....

* En néerlandais le pluriel du mot "erf" forme "erven" mais l'habitude a été prise dans la littérature anglophone d'accoler un simple "s" au mot singulier ("woonerfs"), comme en anglais en somme...habitude qui a été respectée ici comme à la conférence Childstreet

encourager au contraire? Se pose ainsi en filigrane la question de la vulnérabilité des enfants et du danger de la rue et de la circulation motorisée, tous deux liés à la notion de risque. Jusqu'à aujourd'hui, la réponse des parents et des décideurs a été de tenter d'éliminer le risque en "retirant" les enfants de l'espace public... alors que l'on sait pertinemment qu'il est impossible de créer une situation de risque "zéro" et que, en croyant éliminer un risque, on en crée d'autres (Graham and Wiener 1995). Dans le cas des enfants et de leur présence dans la rue, il s'agit de leur santé physique et mentale et de leur capacité à acquérir des pratiques de vie "sur le tas", indépendamment et en dehors de la présence-interférence des parents (voir aussi texte de Marco Hüthenmoser à cet effet).

Même si Tim Gill a pu constater que les "home zones" peuvent contribuer à inciter les parents à laisser leurs enfants jouer davantage dehors, cet impact lui paraît modeste et nécessite sans doute que ces aménagements s'accompagnent d'explications et d'incitations pour qu'il puisse y avoir réel changement de comportement des parents ou des communautés vis-à-vis des enfants par rapport à cette question de leur indépendance dans la rue favorable à leur évolution.

Oxbridge "home zone" à Lowstoft, petite ville de l'est de l'Angleterre (photo Tim Gill)



Ci-dessous: Deptford home zone, Londres (photo Tim Gill)

L'auteur est persuadé que la meilleure réponse à la question du risque encouru par les enfants et le risque qu'ils peuvent faire encourir à d'autres, "serait de construire une vision commune de la rue où les petits événements ou conflits seraient vus comme mineurs et faisant partie intégrante de l'activité humaine en tant que telle, pour autant qu'ils soient maintenus à un niveau acceptable par tous. Il n'en reste pas moins que la priorité des priorités reste dans tous les cas la nécessité de réduire la vitesse du trafic motorisé, étant donné le lien sans équivoque entre cette vitesse, les accidents et leur gravité (Ashton et Mackay 1979). Cette approche aurait en outre l'avantage de créer un contexte socio-culturel permettant de considérer que la présence d'enfants dans la rue soit signe de bonne santé d'un quartier donné et que d'éventuelles mésaventures soient vécues comme faisant partie de toute enfance digne de ce nom."



Concevoir un espace public "pour tous"

Boudewyn Bach, professeur d'urbanisme et de circulation à l'Université de technologie de Delft
(b.bach@planet.nl)

Boudewyn Bach estime que les enfants seraient les premiers bénéficiaires d'une pratique de conception de l'espace public partant des besoins des habitants. C'est ce qu'il appelle le "*bottom-up*"¹⁴ design" ou le "*designing in reverse*" dont bénéficient tout autant les personnes âgées, les handicapés,... et tous ceux qui, pour différentes raisons, connaissent des limitations de capacité.

Ce concept, plus communément appelé "*design for all*" a d'abord été traduit en France par "*design pour tous*"¹⁵ (qui était à l'origine une déclinaison de la "*conception universelle*") et qui a ensuite évolué vers la "*conception d'un espace pour tous*"¹⁶ ou vers les techniques d'une ville "*accessible à tous*"¹⁷.



Reconquête d'une portion de rue (fermée au trafic motorisé) transformée en cour urbaine aire de jeu, les escaliers des immeubles restant accessibles en cas de nécessité (Amsterdam, photo B. Bach)

Pour B. Bach, le plus important dans ce domaine est le principe de départ: fonder la conception de l'espace public et de l'aménagement de la rue sur les besoins (et trajets) observés et/ou désirés par les utilisateurs qui dépendent de son usage direct (parents, enfants, autres accompagnants, personnes âgées, à mobilité réduite,...) dans la journée. Que ce soit pour se déplacer (principalement à pied ou à vélo) ou pour d'autres activités sociales de proximité, comme le jeu des enfants.

En prenant ces besoins et trajets journaliers comme point de départ, en les projetant sur des cartes, on peut en dégager des utilisations et des cheminements communs que l'on peut relier en un véritable réseau en ré-aménageant et en re-construisant l'espace public "autour". Soit en limitant ou en interdisant l'accès à la circulation motorisée, soit, en réduisant la vitesse et le stationnement automobiles, si la voiture continue de pénétrer ou d'accéder à l'espace retraité. *In fine*, cela réduit la nécessité de se déplacer en voiture et d'aménager les parkings qui "vont avec" et résulte donc en une réduction des nuisances et des coûts d'aménagement et en une amélioration de la sécurité et de la qualité de vie pour la collectivité et surtout pour les populations visées.

Pour Boudewyn Bach, l'aménagement en cour urbaine englobant un grand nombre de rues a été le premier exemple réussi de l'application de tels principes et de la collaboration entre services communaux et avec les habitants. Résultat: des rues "vivables", terme qui est d'ailleurs apparu aux Pays-Bas en même temps que les cours urbaines et qui les caractérise; il a même été utilisé le plus officiellement du monde pour les vastes programmes nationaux de "démonstration", mis en œuvre au cours des années 1970 pour promouvoir les "*woonerfs*".

¹⁴ "*bottom-up*" signifie: "du bas vers le haut" donc, en quelque sorte, une conception "à l'envers" par rapport aux techniques habituelles, d'où l'expression qu'utilise aussi B. Bach: "*design in reverse*"

¹⁵ cf "*Design pour tous*", note de Maryvonne Dejeammes, sur le site du Certu, 2004

¹⁶ cf "*Concevoir pour tous des espaces publics et des modes de déplacements*", Catherine Chartrain, CNT, 2002/2003

¹⁷ cf projet Certu: "*Ville accessible à tous - des principes aux pratiques*", 2002

* En néerlandais le pluriel du mot "erf" forme "*erven*" mais l'habitude a été prise dans la littérature anglophone d'accoler un simple "s" au mot singulier ("*woonerfs*"), comme en anglais en somme...habitude qui a été respectée ici comme à la conférence Childstreet

Pour assurer une meilleure coexistence entre piétons et cyclistes de tout âge avec les modes motorisés dans l'espace urbain, B. Bach propose¹⁸ qu'urbanistes et ingénieurs trafic conçoivent et aménagent (ou réaménagent) ensemble l'espace public en partant des besoins des gens et en fonction de la plus ou moins grande présence d'enfants et, de plus en plus aujourd'hui, en tenant compte de la présence de personnes âgées.

La présence de personnes âgées peut devenir un argument pour aménager la rue en cour urbaine ou en espace de type aire piétonne à la française, l'important étant de concevoir un espace "pour tous" (Delft, photo Steven Schepel)



Selon lui, près de l'habitat, des écoles, des hôpitaux et autres lieux publics, l'aménagement se ferait en type cour urbaine et, au delà de ce premier "cercle", en zone 30. Etant entendu que les cheminements pour les circulations douces étant interconnectés et formant impérativement réseau à travers toute la ville. Sachant que des itinéraires cyclables principaux - en lieu et place des voiries pour automobiles! - pourront former l'infrastructure "animée" des quartiers. Ce qui permettrait aussi de réduire au minimum le nombre d'intersections entre réseaux cyclables/circulations douces et réseau pour automobiles.

Pour conclure ou résumer, B. Bach estime que *"ce qui est bon pour les enfants est bon pour les personnes âgées est bon pour la majorité des gens"*.

¹⁸ cf ouvrage: "Urban design and traffic - a selection from Bach's toolbox", abondamment illustré (dont, notamment, photos de l'espace public grenoblois: tramway et piétons-cyclistes!) ouvrage en langue anglaise avec, juxtaposé, le texte néerlandais (CROW, Ede, Pays-Bas, sortie prévue: printemps 2006, coût: 79€ + 15€ pour frais d'envoi à l'étranger)

Les zones de rencontre au secours de la santé des enfants

Marco Hüttenmoser, chercheur, KUM (Centre de recherche et de documentation sur l'enfant et son environnement), Suisse; huettenmoser.marco@pop.agri.ch; site web: kindundumwelt.ch (en allemand), exposé présenté à Delft par Ute Hoogeveen-Breithaupt (Ville d'Amsterdam, Pays-Bas)

Même si le nombre et la gravité des accidents a diminué au cours des dernières années, non seulement en Suisse mais aussi dans d'autres pays européens, la question des enfants dans la rue et dans la circulation ne doit pas être posée exclusivement en termes de sécurité. En effet, moins d'enfants (à pied, à mobilité indépendante) dans la rue, signifie forcément moins d'accidents, mais est-ce bon pour leur santé physique, mentale et sociale et celle de nombreux adultes? Et d'ailleurs est-ce bon pour la qualité de vie en ville en général par ce que cette absence implique en termes de trajets courts "de remplacement" en voiture?

Marco Hüttenmoser - qui donne de nombreuses statistiques sur la présence d'enfants dans la rue et sur les accidents d'enfants en Suisse (cf son exposé complet sur le site Childstreet2005) estime que pour améliorer à nouveau la santé de nos enfants et ladite "qualité de vie", il faut reconquérir l'espace-rue à l'intention des enfants et le rendre plus vivable et plus sûr pour tous en ne laissant pénétrer que très peu de voitures dans les quartiers où l'habitat domine. Et aménager pour cela, "à l'intérieur des zones 30, des "home zones" [cours urbaines] comme disent les Britanniques et/ou des "zones de rencontre" comme disent les Suisses. Ces espaces doivent être conçus de telle manière que les automobilistes peuvent à peine y accéder et, en tout cas, s'ils y ont vraiment leur destination, y entrer à vitesse réduite."

En Suisse, comme d'ailleurs en Allemagne, on est passé progressivement du concept de "rue résidentielle" ("verkehrsberuhigte Strasse", type cour urbaine) à celui de la "modération par îlots" (des zones entières de rues à trafic modéré: "flächenhafte Verkehrsberuhigung", les uns et les autres étant placés sous le signe de la modération de la circulation.

De la "rue résidentielle" à la zone de rencontre

La première cour urbaine¹⁹ suisse apparaît à Bâle, en 1978; d'autres "rues résidentielles" sont aménagées au cours de la décennie 1980 en ville et dans les villages mais elles n'ont jamais connu en Suisse l'expansion qu'elles ont connu aux Pays-Bas et en Allemagne et l'auteur note que ce concept a même été progressivement abandonné pour des raisons de coût pendant la décennie 1990. Parallèlement, le concept de zone 30 était mis en application à un coût bien moindre pour les municipalités. Là où rien n'était fait, et aussi à Berne, les habitants ont entamé des actions de rue en "squattant" l'espace public avec des tables, des chaises, des bacs à sable, des équipements sportifs,... estimant que, en vertu de la loi sur la circulation, les rues à faible trafic automobile devaient pouvoir servir à autre chose qu'à circuler à certains moments du jour et de la semaine, ne serait-ce que pour se "rencontrer", faire la fête ou pour permettre aux enfants de jouer. Ce sont les habitants eux-mêmes qui ont qualifié ces espaces de "rues de rencontre".



Marco Hüttenmoser a aussi beaucoup travaillé avec les enfants et dispose de toute une collection de dessins d'enfants

Priorité piétonne et vitesse limitée à 20km/h

Suite à l'expérience pilote de la "Flanierzone" (zone de flânerie) à Burgdorf²⁰ dès 1996 et de multiples expériences à Berne, les deux concepts ont été introduits dans la législation et mis en œuvre par l'Ordonnance sur les zones 30 et l'art. 22b de l'Ordonnance de la signalisation routière (OSR) sur les "zones de rencontre/Begegnungstrassen, entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2002. La grande nouveauté de ces dernières étant la priorité piétonne et la "vitesse lente" (souvent limitée à 20km/h tout de même),

¹⁹ L'auteur qualifie parfois ces cours urbaines de "living streets" en anglais qui englobe en fait une idée (rue "vivable" pour tous) plus large que le concept de "home zone" ("woonerf"). Notons que les Suisses ont toujours préféré utiliser soit le terme néerlandais, du moins au début dans la littérature technique, soit la traduction suisse-romande du terme allemand ("rue résidentielle/verkehrsberuhigte Strasse").

^{20*} Voir bulletin suisse "Rue de l'Avenir" 2/2005 (rue.avenir@maginer.ch) contenant des exemples bon marché de zones 30 et de zones de rencontre notamment en vue de la 21^e journée Rue de l'Avenir de septembre 2005 sur le premier bilan des zones de rencontre après 3 ans d'expérience

l'aménagement étant laissé à l'appréciation des collectivités; il y a, bien sûr, obligation d'introduire une signalisation claire en entrée/sortie de ces zones qui doivent, en outre, être aménagées de manière spécifique. L'association "Rue de l'avenir"²¹ note début 2005 l'existence de 200 zones de rencontre en Suisse, dont une trentaine étaient antérieurement des "rues résidentielles" (type cour urbaine...) et le projet d'une centaine d'autres à travers le pays. "Réalisés dans des contextes divers (centres anciens, secteurs commerciaux, rues de quartier, places de gare) et pour des périmètres d'importance variable, les surfaces concernées restent encore relativement modestes. Les mesures d'accompagnement sont aussi très variables, allant d'aménagements légers et ponctuels à la zone de rencontre "de luxe", avec réaménagement complet et coûteux."²²

Marco Hüttenmoser souligne dans son texte que le coût de ces zones de rencontre peut être gardé à un niveau très raisonnable, puisque il n'y a pas obligation de les réaménager complètement de façade à façade; il estime que c'est sans doute une des raisons du succès de ces zones dans l'opinion et dans les municipalités.

"Zone de rencontre où les piétons ont priorité et où la vitesse est limitée à 20 km/h. Panneau photographié à Berne (DR)



Aujourd'hui, note-t-il, on commence souvent à instaurer des zones 30 sur un maximum de voies urbaines - en dehors des voies à fort trafic - et c'est à l'intérieur de celles-ci que l'on réalise maintenant des "zones de rencontre" plutôt que des "rues résidentielles", donnant ainsi aux enfants la possibilité de jouer à nouveau dans la rue ou de se rendre, par une zone 30, dans une zone de rencontre située à proximité, où le jeu est autorisé et (plus) sûr ... si la limitation de la vitesse est respectée.

Obligation d'évaluation

Même si le législateur suisse n'impose pas de mesures très précises en dehors de la priorité piétonne et de la vitesse réduite, il n'interdit pas de réaliser des aménagements plus spécifiques; il impose, en revanche, qu'en l'espace de 1 an, une évaluation soit conduite pour chaque zone de rencontre pour déterminer si les mesures prises ou les aménagements réalisés sont suffisants pour inciter les parents à laisser leurs enfants jouer davantage dans la rue par rapport à la situation préexistante et pour permettre de le faire en toute sécurité. Sinon, il y a obligation de réaliser des mesures ou aménagements complémentaires.

Il n'est pas très clair cependant aux yeux de M. Hüttenmoser ce qui doit exactement être évalué: la vitesse des automobilistes? Les accidents ou de nouveaux risques? Le nombre d'enfants qui jouent?



Avec son collègue Daniel Sauter, il a entrepris une recherche pour comparer différentes rues de rencontre et leurs effets intégrateurs, grâce à la méthode éprouvée Appleyard et Lintel²¹ et déterminer si le comportement des automobilistes, d'une part, et les aménagements et/ou mesures prises, d'autre part, ont eu ou non des effets sur l'interaction entre les gens et entre les personnes et les véhicules.

"Occupation" de l'espace-rue avec des silhouettes d'enfants pour attirer l'attention des automobilistes (photo M. Hüttenmoser)

²¹ Appleyard, D. & Lintel, M.: The environmental quality of city-streets: the residents' viewpoint. Journal of the American Institute of Planners, 38, 84-101, 1972

Bien que les données recueillies par observations et questionnaires n'aient pas encore été traitées au moment de la conférence Childstreet, il pense pouvoir donner quelques résultats bruts:

- "Dans la majorité des cas observés, des mesures minimales ont été prises (entrée/sortie de rue, panneau) et il n'y a donc pas eu réaffectation de l'espace, de sorte que le stationnement automobile domine toujours et qu'il n'y a par conséquent que peu d'espace pour se rencontrer ou jouer.

- Contrairement aux anciennes cours urbaines/rues résidentielles qui proposaient des espaces spécifiquement dévolus au jeu des enfants, nous n'avons pas observé de jeu d'enfants spontané dans ces nouvelles zones de rencontre: cette activité est organisée par les parents et surveillée par eux."

Pour M. Hüttenmoser, il ressort nettement de ces observations, que le jeu des enfants ne résulte pas "spontanément" de l'aménagement ou de la forme de l'espace qui d'ailleurs n'ont guère changé... Cela ne l'étonne guère puisque la vitesse est limitée à 20km/h "seulement", réglementation qui n'est pas souvent soutenue par un aménagement spécifique. Il a pu observer que dans ces zones de rencontre, seul l'effort continu des parents pour que les enfants jouent dans la rue a des résultats. Il estime que, pour des résultats durables, cet effort n'est pas suffisant et que des aménagements spécifiques et complémentaires sont indispensables, ainsi qu'une réaffectation de l'ensemble de l'espace public. L'espace consacré au stationnement, estime-t-il, doit être fortement réduit pour qu'il puisse y avoir reconquête par les enfants et les adultes; dans ce cas et seulement alors, les changements peuvent être réels et pérennes comme dans les "rues résidentielles"... les anciennes cours urbaines en somme!



Une zone de rencontre (sans doute une "rue résidentielle" auparavant, car déjà réaménagée) où parents et enfants pratiquent "l'occupation de l'espace" en le "squattant" avec des chaises et en y jouant au milieu de la chaussée pour être sûrs que la vitesse limite sera respectée et que leurs enfants peuvent jouer en sécurité. (photo M. Hüttenmoser)

Lier et relier aménagements et équipements pour l'enfance

M. Hüttenmoser propose de lier stratégies d'aménagement, stratégies éducatives et d'implantation d'équipements publics pour l'enfance et conseil aux parents de la manière suivante:

- Là où vivent les gens, toutes les rues doivent faire partie de vastes zones 30 - mouvement en cours dans de nombreux villages et en ville en Suisse - à l'intérieur desquelles on construit autant de cours urbaines/rues résidentielles que possible et des zones de rencontre avec beaucoup moins de trafic et de stationnement ou pas de circulation automobile du tout.

- Toutes ces rues et places doivent être interconnectées en un réseau piéton complet et continu.

- En parallèle, dans le domaine éducatif et celui de la garde des enfants, les équipements et les centres de type PMI (protection maternelle et infantile) ou de conseil aux parents qui, aujourd'hui, sont souvent des centres d'une certaine importance, doivent être éclatés en petites unités de proximité et implantés directement dans les quartiers pour assurer une meilleure cohésion sociale.

- L'ensemble de ce double processus doit être accompagné de discussions publiques avec les résidents, tant sur les aménagements nécessaires que sur l'importance pour les enfants d'un espace public extérieur accueillant et la possibilité de jouer dans cet espace avec d'autres enfants; il estime que c'est capital pour leur épanouissement personnel et leur bonne santé physique, mentale et sociale et, bien sûr, pour leur mobilité indépendante.

En Suisse comme ailleurs, il y aura de moins en moins d'enfants et de plus en plus de personnes âgées... dont M.Hüttenmoser a pu observer qu'elles demeurent/habitent plus longtemps dans des rues de type cour urbaine/rue résidentielle que dans des rues conventionnelles. Un espace public sûr et de qualité est aussi utile et apprécié par les personnes âgées ou handicapées que par les enfants et les adultes bien portants à vélo ou chargés de poussettes ou de valises et les encourage à bouger plus à pied ou à vélo sur de courtes distances.

II- POINTS FORTS SOUS FORME DE CONCLUSIONS

En organisant la conférence Childstreet 2005, la Ville de Delft, l'Institut international pour l'environnement urbain (IIUE) de l'Université de Delft, le réseau "Childfriendly cities", l'association nationale 3VO (sécurité routière et prévention des accidents de piétons, enfants et cyclistes), l'Union nationale des cyclistes des Pays-Bas, la Plateforme trafic et transports désiraient trouver le moyen de relancer le concept de cour urbaine et de convaincre les aménageurs qu'une ville pro-enfants est une ville accueillante et sûre pour tous: "A city friendly to children is a city friendly to all".

(photo Eddie Kips)

Ils souhaitaient comprendre aussi le fonctionnement et les résultats variables obtenus par des aménagements similaires mis en œuvre dans différents pays européens, comment ces concepts se sont ou non développés et à quelle échelle et enfin comment des réglementations différentes en termes de vitesse, de priorités et d'aménagement ont pu donner lieu à une certaine confusion entre concepts (woonerf, zone 30, zone de rencontre, home zone, Wohnstrasse, etc.) et entre pays.

En réunissant urbanistes, professionnels de l'espace public et de la circulation, habitants, parents, responsables politiques, groupes de pression et associations - quelque 80 congressistes au total dont environ la moitié est venue de l'étranger - ils ont pu aller au delà des réponses techniques habituelles et obtenir que de nouvelles idées émergent de cette réflexion commune, des visites de sites et de l'évaluation sur place de ce qui "fonctionnait" ou ne fonctionnait pas sur ces sites, des cours urbaines pour la plupart.



Comment donner une nouvelle impulsion au concept de cour urbaine?

A une époque où la circulation et le stationnement automobiles continuent de croître en volume, en vitesse et en termes d'occupation de l'espace public, les organisateurs de la conférence constatent que la place de l'enfant dans l'espace public urbain est de moins en moins assurée et expriment, avec les orateurs, le souhait que:

- les municipalités, techniciens, urbanistes et autres aménageurs urbains prennent davantage en compte le jeu, la sécurité et la mobilité indépendante des enfants, essentiels pour leur développement physique, mental et social;
- leur consacrent beaucoup plus d'espace et de cheminements continus vers les lieux publics, équipements pour l'enfance, centres de loisirs, stades, etc.;
- contribuent ainsi à rendre les villes plus "vivables" pour les enfants et, par conséquent, pour tous.

Points forts de la conférence



Placée sous le signe de l'enfant avec l'affirmation-slogan de la conférence: "A city friendly to children is a city friendly to all", les organisateurs ont posé implicitement la question des solutions à promouvoir pour reconquérir l'espace perdu par les enfants, les cyclistes et les piétons au profit de la voiture.

Pour répondre à cette question, même inversée: "une ville pour tous est une ville plus accueillante et plus sûre pour les enfants", les uns et les autres ont répondu par des réflexions et des exemples de bonnes pratiques résumées dans les pages précédentes²².

Cour urbaine dans un quartier d'urbanisation récente (Quartier Liseiland, Rijswijk, près de La Haye; photo Steven Schepel)

²² On trouvera les exposés complets, ainsi que celui de Francine Loiseau: "People-friendly streets in France" - une présentation Powerpoint (avec perspective inversée par rapport au thème de la conférence) - sur www.urban.nl/childstreet2005, le site de la conférence (voir annexes pour la liste des textes et sites disponibles)

Espace public ou espace privé?

Si la conférence²³ n'y était pas explicitement consacrée, le thème de l'espace privé par rapport à l'espace public est sous-jacent dans de nombreux exposés et notamment dans ceux de Steven Schepel et de Tim Gill, ainsi que dans ceux de Lia Karsten et Ineke Aquarius dont il est fait mention ci-après²⁴.

La différence constatée entre ce qu'est l'espace public par rapport à l'espace privé dans les différents pays européens (notamment en ce qui concerne le "trottoir") constitue une différence culturelle fondamentale. Cela peut même expliquer selon F. Loiseau les raisons pour lesquelles le concept de "woonerf" a fait son apparition aux Pays-Bas - où l'espace privé déborde dans la rue - et non pas ailleurs et s'y est développé à très grande échelle. Le concept s'est propagé dans d'autres pays anglo-saxons comme le Danemark et l'Allemagne, tout en évoluant d'un pays à l'autre... et souvent dans le même pays.

Aux Pays-Bas on a toujours considéré, en effet - et l'exemple du thème de la conférence est explicite à cet égard - que les enfants doivent pouvoir jouer dehors dans la rue en toute sécurité, les Néerlandais considérant que la rue est une extension de l'espace privé d'où les parents doivent pouvoir "surveiller" directement (grandes fenêtres sans rideaux!) les enfants jouant sur le trottoir. C'est, vraisemblablement, parce que il en a toujours été ainsi comme l'a montré Steven Schepel - qui considère d'ailleurs le trottoir comme un espace "semi-privé" dès le 17^e siècle - que des architectes-urbanistes avec l'aide des habitants et des associations (très nombreuses et puissantes aux Pays-Bas, surtout depuis la 2^e guerre mondiale) ont incité les municipalités à partir de 1968 à aménager les premières cours urbaines.

En France, à l'inverse, aux siècles passés, l'espace extérieur "public" débordait souvent sur l'espace privé, les habitants n'ayant de ce fait que peu d'intimité). Si ce débordement a pris fin depuis longtemps, se pourrait-il que le souvenir de ce manque d'intimité ait incité les Français à instaurer une séparation beaucoup plus nette entre sphère publique et sphère privée, en termes d'espace mais aussi en d'autres termes comme la sécurité? Se pourrait-il, en outre que cela explique le peu d'engouement pour les cours urbaines après différentes tentatives dans le Nord de la France?

En Angleterre, Tim Gill note que "les home zones offrent l'occasion d'explorer des thèmes "critiques" de la vie en ville aujourd'hui: la dépendance automobile, la signification de ce qu'on appelle "communautés" et "sécurité", les valeurs sociales, le lien entre autorités locales et habitants et l'équilibre (certains parlent de tension) entre espace public et espace privé et entre bien-être individuel et collectif."

Un espace pro-enfants...

Deux urbanistes néerlandaises ont présenté des recherches sur l'espace public et son rapport avec l'espace privé:

Reconquérir l'espace public pour l'ouvrir davantage aux enfants et à la vie sociale

Lia Karsten de l'Université d'Amsterdam (UVA), étudiant la position de l'enfant dans l'espace public urbain à travers l'histoire dans une recherche²⁵ intitulée "Streets as social networks for growing up", estime qu'il s'agit bel et bien aujourd'hui de reconquérir la rue, surtout dans les rues où la fonction habitat est importante. Elle note que, aujourd'hui, *il y a plus de deux fois plus de voitures que d'enfants à Amsterdam*, ce qui la conduit à proposer que l'espace actuellement sur-occupé et utilisé par les véhicules et les adultes soit reconverti en un espace public davantage ouvert aux enfants et à la vie sociale, ce qui réussira d'autant mieux que les familles portent elles-mêmes ce changement, allant ainsi à l'encontre de l'individualisation croissante de notre société.



Elle voit des signes encourageants dans la contestation grandissante - constatée de façon empirique parmi des familles habitant à Amsterdam et à Rotterdam - de la tendance au "retrait" progressif de l'espace public des parents et des enfants au fur et à mesure de "l'extension" de la place consacrée à l'automobile. Des parents qui agissent, forment des réseaux, et tentent de reconquérir et de se ré-appropriier la rue en gommant les limites entre habitat privé et espace public.

Aménagement de l'espace public en zone piétonne où l'accès pour livraisons reste possible (La Haye, près du nouvel Hôtel de Ville, D.R.)

²³ Rappel: les textes en italiques, sans guillemets représentent les réflexions de l'auteur de ce compte rendu, Francine Loiseau

²⁴ Voir titre de tous les exposés présentés et les textes disponibles sur Internet dans les Annexes

²⁵ Recherche dont seul le résumé est disponible sur le site Childstreet: www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html; contact: c.j.m.karsten@uva.nl; sur ce site on peut se procurer, en revanche, un article en langue anglaise de C.J.M. Karsten: "It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space".

Forme et attrait de l'espace public

Ineke Aquarius, urbaniste (Stipo Consult, BE spécialisé dans l'intervention²⁶ sur la forme, l'aménagement et l'attrait d'un espace public urbain du point de vue de l'enfant et propose la définition d'une approche partant de l'environnement de l'enfant, au sens de l'espace dans lequel il évolue.

Elle développe des notions telles que des espaces "semi-privés" comme les trottoirs, les entrées d'immeubles, les toits aménagés, les passages,... souvent "interdits" aux enfants et qu'il convient de rendre disponibles, estime-t-elle pour des usages "semi-publics" afin de créer les conditions - là où l'espace est rare - favorables au jeu de l'enfant, à la découverte-exploration et à l'apprentissage de l'autonomie.

les stratégies de développement urbain), a centré son



Ci-dessus et ci-dessous, cour urbaine à proximité d'une école primaire aménagée avec placette (Delft, photos Steven Schepel)

Elle a noté, elle aussi, des signes encourageants en constatant que, en milieu urbain, les habitants commencent à vouloir se regrouper à nouveau après des décennies d'individualisme, en dehors de toute église ou communauté religieuse mais plutôt en fonction d'un style de vie partagé. Ils cherchent un équilibre "idéal" entre liberté individuelle et une vie plus collective, offrant un environnement plus stimulant et plus sûr pour leurs enfants et facilitant la vie de tous.

Ce qui selon l'auteur aboutit à une demande d'espaces semi-publics qui seront utilisés collectivement par des "communautés" auto-choisies. Selon ses enquêtes, un ensemble de 50 unités de vie semble correspondre le mieux à la réussite de cette approche; elle y voit la naissance d'une nouvelle tendance pour un habitat composé de petites unités regroupées en cercle autour d'un espace public utilisé principalement par les habitants.



Cela fait penser (cf note 23) à une version moderne du "Begijnhof" du début du 17^e siècle (voir photo Mike Reed (www.mike-reed.com) ci-contre; autres photos sur le site www.google.nl puis "images", puis "begijnhof") à Amsterdam aux belles maisons R+3 ou 4 regroupées autour d'un espace-jardin collectif, disposant en outre d'arrière-cours permettant le jeu des enfants dans des espaces semi-collectifs et moins "en vue", donc peut-être plus tranquilles pour les enfants et les parents. Toutes proportions gardées, cela renvoie aux quartiers et cités-jardins anglais et français, bien que ces derniers soient de taille beaucoup plus importante que l'espace dont parle Ineke Aquarius.

Elle indique, en tout cas que, devant la demande contradictoire d'espaces de stationnement résidentiel supplémentaire et d'espaces affectés au jeu des enfants, il faudra de plus en plus, en ville, aboutir à un usage multifonctionnel de l'espace public en cherchant à y superposer des usages différents et à y inclure le plus possible *des espaces à usage semi-public pour les enfants (et les parents!) vivant à proximité*. C'est pour y parvenir qu'elle propose des critères différents aux aménageurs en se fondant sur les souhaits des habitants pour transformer l'espace public existant. Elle donne aussi quelques exemples d'usages différenciés du même espace dans le temps moyennant quelques transformations moins coûteuses que le réaménagement complet de façade à façade mais contribuant tout de même à réduire la vitesse du trafic motorisé.

²⁶ *Forbidden fruits of urban exploration* ("forbidden" = interdit(s)); pour exposé complet voir site *Childstreet*: www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html ou contact mél: ineke@stipo.nl

...est un espace pour tous

Techniciens, urbanistes et associations ayant participé à la conférence, ont émis des recommandations ou ont suggéré les idées ou pistes suivantes:

- Tant Joost Vahl, urbaniste, que d'autres participants, estiment que plus les problèmes liés à l'automobile, la pollution, la raréfaction inévitable du pétrole, etc. deviendront prégnants, plus les "densités automobiles" auront tendance à diminuer et plus les responsables politiques voudront prêter une oreille attentive à des propositions de changement du type traité par Childstreet et qui vont dans le sens d'un développement durable.

- **Proximité des "rues pour tous" et des stratégies de développement durable:** faire des propositions "bonnes" ou favorables pour tous en combinant des aspects d'environnement, des aspects économiques et... sociaux à ceux des rues "pro-enfants", n'est-ce pas ce que proposent les stratégies de développement durable?

- Ce n'est pas nouveau mais il vaut mieux le souligner tout de même, toutes les recherches et toutes les bonnes pratiques dont il a été fait état à Childstreet et dans ce compte rendu supposent **une réduction de la vitesse automobile; ce doit être un "acquis préalable"** comme le dit Boudewijn Bach... ce qui est loin d'être le cas partout en Europe et même là où des cours urbaines existent.

- **Reconquérir d'urgence des espaces occupés par le stationnement** et la recherche de places, que ce soit en quête de stationnement légal ou illégal.

- Plusieurs intervenants ont souligné qu'il s'agit de **convaincre promoteurs, aménageurs ou porteurs de projets de transports ou d'urbanisme, qu'ils ont intérêt** à encourager ou à prendre en compte des aménagements de rue servant à autre chose qu'à la circulation, des rues "vivables pour tous"; sans tomber dans le travers des lotissements et urbanisations fondées sur l'automobile, trop étendues et peu denses pour être desservies par les transports publics. Le professeur Gemzoe du Danemark a étudié l'augmentation de la valeur de l'immobilier et du foncier dans les quartiers urbains "pro-enfants" ("*childfriendly*") ou favorables à tous.

- A propos "d'intérêt", Tim Gill montre que, dans certains quartiers défavorisés transformés en "home zones", **bien des maisons ont "centuplé" de valeur!**

- L'exposé de Marco Hüttenmoser le mentionne comme d'autres l'ont fait à cette conférence: il y a certes de moins en moins d'enfants en termes démographiques et des critiques s'élèvent de ce fait contre des aménagements pour enfants; on peut rétorquer que **les espaces "pro-enfants"** sont non seulement nécessaires et utiles à leur développement et à leur mobilité mais qu'ils **sont tout aussi utiles et appréciés par les personnes âgées, les handicapés et d'autres personnes à mobilité réduite.** Précisément parce que ces espaces augmentent a priori leurs possibilités de se déplacer sans danger et de manière indépendante; M. Hüttenmoser estime que partout où vivent les gens, ils doivent pouvoir se sentir chez eux ("at home") et que les "home zones" et autres rues "vivables" y contribuent.

- Certains participants à la conférence souhaitent élargir les discussions et le partage des savoirs-faire en traitant non seulement des besoins des enfants mais aussi de ceux de tous les usagers non-motorisés de l'espace public. En somme, en inversant la proposition "leitmotiv" de la conférence - comme F. Loiseau l'avait fait - en disant: **"Une ville "pour tous" est une ville "pro-enfants"**. D'autres n'étaient pas d'accord, estimant qu'il n'était pas simple d'aménager une ville "pour tous", peut-être même impossible... ce qui est en contradiction flagrante avec le postulat de la conférence car même en plaçant "l'enfant d'abord", l'ambition était d'arriver tout de même à "une ville pour tous"... "A city for all".

En définitive, F. Loiseau estime que, quel que soit l'angle par lequel on considère l'aménagement de l'espace public, en admettant qu'on veuille bien, comme à Childstreet2005, le prendre autrement que par le petit bout de la lorgnette, on en arrive très vite à aborder des questions de vitesses de la circulation motorisée incompatibles avec une coexistence pacifique entre les différentes catégories d'utilisateurs, à une saturation de l'espace disponible par des véhicules en circulation ou à l'arrêt, obligeant à faire des choix en faveur des personnes au détriment des véhicules - sauf ceux de transport public, les taxis et autres voitures partagées. Ainsi, par la force des choses, on en arrive à se poser des questions de pollution et d'autres nuisances causées par l'automobile et donc obligé d'intégrer - pour tenter de les résoudre - des problèmes de santé et de bien-être de toute la population et, enfin, de survie de la planète. Une planète pour tous... ici et maintenant, certes, mais aussi pour les générations futures.

*En attendant, on ne peut qu'espérer que la réflexion et l'action progressent et que, à la prochaine conférence sur le sujet ("*Child in the City*", 16 au 18 octobre 2006 à Stuttgart, Allemagne), de nouveaux résultats pourront être partagés. Une chose est certaine, des progrès ne pourront être réalisés qu'avec la **participation** des habitants et de tous les groupes d'acteurs concernés au sens large.*

III- ANNEXES

On trouvera ci-dessous les noms des intervenants - avec le titre des exposés, ainsi que leurs adresses mél - dont les textes présentés n'ont pas été résumés dans les parties I et II de ce compte rendu. On trouvera aussi différents contacts et sites utiles (dont ceux des partenaires de la conférence, par exemple, en attirant l'attention des internautes sur le fait qu'ils sont pratiquement toujours dans la langue du pays où ils se situent, Childstreet, conférence internationale faisant exception en proposant des textes en langue anglaise.

On y trouvera, enfin, le "*Delft Manifesto on a childfriendly environment*", texte, sous forme de manifeste, issu des travaux de la conférence, suite à la "*Declaration of London 22 October 2004*" de la conférence des "*Childfriendly cities*" qui a eu lieu en 2004 à Londres. Les deux textes se situent dans le droit fil de la Convention des Nations unies du droit de l'enfant (CRC) acceptée par 192 pays. Le manifeste de Delft demande l'application d'un certain nombre de recommandations pour que les intérêts de l'enfant reçoivent une priorité haute dans tous les processus de décision, de concertation, de planification et d'aménagement de l'espace public.

Intervenants, partenaires de "Childstreet2005" et sites utiles

Suivent ci-dessous, les noms des orateurs dont les textes n'ont pas donné lieu à résumé dans les chapitres précédents, les contacts et sites des partenaires, ainsi que les sites utiles pour aller plus loin. Les exposés complets et les exposés non traités qui figurent ci-dessous peuvent être téléchargés à partir du site Childstreet2005 (voir aussi le site du Certu: travaux du département Sécurité, voirie, espace public).

1- Intervenants:

- **BURDEN, Dan, Urban designer, Etats Unis**, fait partie de l'organisation "Glattig Jacson" et de "Walkable communities" (dburden@glattig.com; sites: www.glattig.com; www.walkable.org) l'auteur tente, à travers ses interventions dans plus de 200 villes américaines par an (!) de ramener la conception et l'aménagement de l'espace public de la voiture vers "les gens": "people instead of cars"..."
"Healthy streets for healthy children", Présentation Ppt "**Stand by: the future is coming...** (téléchargeable à partir du site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html) voir autres sites des USA:
<http://cye.colorado.edu>, CYE=Children, Youth, Environments; cye@colorado.edu (Université du Colorado, Boulder)
- **van DUIJN, Sara**, ingénieur, Université technique (TU) Delft, Dépt. "*Environmental Design*"
"The urban environment as a playground for children, an investigation into urban conditions for the ideal play area for children; texte téléchargeable à partir du site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html); voir aussi présentation Ppt réalisée en anglais avec Taeke de Jong sur la perception, les échelles perceptibles par les enfants, leur champ de vision, etc; travaux en faveur d'un usage multifonctionnel de l'espace public urbain de plus en plus rare aux Pays-Bas
- **GRASHOFF, Rik, maire adjoint de la Ville de Delft** chargé d'Urbanisme, transports, environnement et logement(rgrashoff@delft.nl)
"Delft childfriendly city", présentation Ppt sur les différents programmes en cours à Delft pour rendre la ville plus agréable, plus sûre et plus saine pour les enfants à travers l'aménagement de l'espace public, la politique transports et circulation, l'école, les sports et la garde des enfants (texte téléchargeable à partir du site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html)
- **HACCOU, Huib, Programme manager Habiforum** Foundation (partenaire Conférence Childstreet2005) Associate Professor Urban and Regional Planning, Saxion Hogeschool IJsselland, Deventer, Pays-Bas, Project director European Interreg Ilc project MILUnet (haccou@habiforum.nl; www.milu.net; MILU = "Multifunctional Intensive Land Use", le partenaire principal de MILUnet est Habiforum et le secrétariat est tenu par l'IIUE; c'est un réseau européen co-fondé par le programme INTERREG IIIC de l'UE)
Présentation des programmes et financements de Habiforum disponible en anglais sur le site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html
- **van der HORST, Etienne, Ville de Delft/VHD Advies** (ehorst@vhd-advies.nl)
"Traffic in Delft more friendly to children",
Présentation Ppt (téléchargeable à partir du site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html) sur un programme de la Ville de Delft pour accroître la mobilité indépendante des enfants pour les activités scolaires et post-scolaires; objectifs du projet : environnement sûr autour des écoles; passer de la voiture en tant que passager au vélo en tant qu'acteur; itinéraire spécifique pour enfants de et vers l'école ("kindlint", littéralement: "rurban pour enfants" marqué comme tel à travers les quartiers; site Internet; parcs à vélos suffisamment équipés dans les écoles; une formation "pratique"; participation des parents

- **IMAI, Hiroyuki, pédiatre, Japon** (imai@gold.ocn.ne.jp); H. Imai fait partie d'un groupe "People before cars" (kstn@k.email.ne.jp; site: www.ne.jp/asahi/zz/thk) fondé en 1995 au Japon avec l'objectif de donner la priorité aux piétons par rapport aux voitures, de rendre les rues plus sûres pour les piétons, de promouvoir le vélo et les transports publics, de rendre les quartiers d'habitat plus calmes et moins pollués par les émissions nocives, de réduire le nombre de trajets en voiture et d'agrandir l'espace public pour le jeu et la rencontre; ce groupe a conduit une étude (2003) par questionnaire (cf présentation/texte sur www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html)
- **de JONG, Taeke**, professeur en écologie technique et en aménagement urbain et du territoire à l'Université technique (TU) de Delft, Faculté d'architecture, dept. Urban Design (t.m.dejong@bk.tudelft.nl; <http://team.bk.tudelft.nl>): "**Child perception in cities**", présentation Ppt (avec Sara van Duijn) et texte (téléchargeables sur le site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html) sur la perception des enfants de ce qui est agréable, dur, dangereux, en mouvement ou non, travail fondé sur les expériences de Piaget et Inhelder ("**La représentation de l'espace chez l'enfant**", 1947, Paris, PUF
- **LOISEAU-van Baerle, Francine** - journaliste éditrice Amarcande, Paris (amarcande@wanadoo.fr): "**People-friendly streets in France**", présentation Powerpoint que l'on peut télécharger à partir du site www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html)
- **MULDER, Karen, technologue de l'environnement**, Bureau Mulder & Meijer, Rotterdam, Pays-Bas (kmulder@mulder-meijer.nl)
"The high-rise urban environment, can it be childfriendly?", a tool-kit to change the family-unfriendly image of high-rise apartment buildings and their environment: une présentation Ppt: "DE POPTAHOF (un quartier de Delft type HLM) from another perspective: Applying environmental psychology in the renovation of a high rise housing project for families in Delft"); un texte court résumant en anglais le CD interactif (en néerlandais à propos des possibilités de rendre les immeubles type HLM plus agréables et intéressants pour les familles avec enfants qui, dès qu'elles le peuvent - surtout financièrement parlant - déménagent vers un habitat individuel construit selon les préceptes VINEX (normes néerlandaises); CD illustré de nombreux exemples)

2- Partenaires de la conférence "**Childstreet2005**":

- **CfC** (Network of Childfriendly Cities) www.childfriendlycities.org (en langue anglaise)
aux Pays-Bas: www.kindvriendelijkesteden.nl (en langue néerlandaise)
La CFCI (Childfriendly Cities' Initiative) a été lancée en 1996 suite à la résolution adoptée à Habitat II des Nations Unies pour rendre les villes vivables pour tous; la Convention de l'ONU sur les droits de l'enfant (voir page suivante "Delft Manifesto")
- **Ville de Delft**: www.gemeentedelft.info; www.delft.com; Jan Torenstra, conseiller municipal, chargé des quartiers ("Neighbourhood Affairs": jtorenstra@delft.nl)
- **Habiforum**: (www.habiforum.nl; haccou@habiforum.nl); ou le site: www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html)
- **IIEU** (International Institute for the Urban Environment): www.urban.nl/iieu@urban.nl; Tjeerd Deelstra, directeur et fondateur (voir www.urban.nl/childstreet2005/downloadpage.html) et sélectionner "IIEU staff involved", puis: Tjeerd Deelstra
- **KPVV** (Knowledge platform for Traffic and Transport (portail de connaissances trafic-transports) www.kpvv.nl;
- **3VO** (National Dutch Traffic Safety Organisation): www.3vo.nl; Janneke Zomervrucht, children safety consultant, une des initiatrices du réseau CVC des Pays-Bas (j.zomervrucht@3vo.nl)
- **TU Delft** (Technische Universiteit: Université technique de Delft): <http://team.bk.tudelft.nl>)

3- Liens utiles pour aller plus loin:

- **Pour aller plus loin, consulter le site** www.urban.nl/childstreet2005/links.htm où l'on trouvera des sites analogues à ceux mentionnés ci-dessus et/ou les associations homologues à ceux-ci dans les différents pays des participants, ainsi que des sites "européens" trafic-transports-sécurité routière où l'on trouvera également quelques lignes sur les organisations/associations dont il a pu être question ci-dessus ou dans les exposés; y figurent, enfin, quelques bureaux d'études dans la mesure où des participants faisaient partie de ces BE.
- **HomeZones: Children's Play Council**, www.londonplay.org.uk/home-zones; www.homezonenews.org.uk; homezones@londonplay.org.uk;
- **CROW**: Technology Platform for transport, infrastructure and public space (www.crow.nl; crow@crow.nl)

4- The "Delft Manifesto on a Child Friendly Urban Environment":

Texte complet, sous forme de manifeste, issu des travaux de la conférence "Childstreet2005", suite à la "Declaration of London 22 October 2004" de la conférence des "Childfriendly cities" qui a eu lieu à Londres en 2004:

"DELFT MANIFESTO ON A CHILD FRIENDLY URBAN ENVIRONMENT

Considering that a city friendly to children is a city friendly to all; Recognizing that

- in recent decades children worldwide have gradually lost much of their traditional outdoor habitat, especially city streets and public space;
- this loss of children's habitat has been significantly caused by the increase in motorized traffic;
- children's home environment is fundamental for their healthy development;
- the U.N. Convention on the Rights of the Child (CRC) recognizes the right of every child to a standard of living adequate for the child's physical, mental, spiritual, moral and social development; and
- by ratifying the CRC, 192 national governments accepted responsibility for the implementation of this right;

building on the Declaration of London¹ which states that the fulfilment of the rights of children and young people in regard to their physical and social environment should have a high priority in policy making, planning and participation processes;

the participants of Childstreet2005, coming from 22 countries worldwide, call upon politicians, urban planners, public officials and decision makers everywhere to implement the following recommendations:

1. Guarantee adequate and safe public space for playing, walking and socializing near every child's house, supporting the development of children's potentials, protected from the dangers of motorized traffic.
2. Enable children to reach all important places in their daily environment by themselves by such means as instituting appropriate speed limits, ensuring adequate and safe crossing points of roads, and training and testing children in the safe negotiation of traffic.
3. Systematically include children and parents in the evaluation of local traffic safety and the development of transportation improvements that support children's independent mobility.
4. Design and plan streets as learning environments that are inclusive of the social, economic and cultural diversity of their local community.
5. Distribute the real costs of motorized traffic in equitable ways and use financial and other instruments to support alternative modes of transportation.
6. Evaluate and monitor urban environments for the impacts of air, soil, and noise pollution on children, and ensure compliance with appropriate standards.
7. Encourage providers of child services to facilitate accessibility.

On behalf of the Childstreet2005 participants,

Tjeerd Deelstra

Chair, Conference Steering Committee

Delft, 26 August 2005"

¹ *The Declaration of London was presented on 22 October 2004, at the Second European 'Child in the City' Conference by the Co-ordinating Committee of the European Network for Child-Friendly Cities (ENCFC), to participants from 23 countries in the European Union and elsewhere.*