

RUE <sup>DE</sup>  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## COMPOSONS LA VILLE DE DEMAIN

COUPS DE CŒUR DU COMITÉ

**P**our ce deuxième « forum libre », à l'instar du numéro 2/2019, les membres du comité proposent de vous partager les sujets, projets, démarches qui nous font réfléchir, voire nous font rêver. Cet assemblage d'exemples est riche et reflète les différentes sensibilités et activités de notre association. L'objectif étant toujours de vous informer pour vous inspirer et échanger sur des thèmes d'actualité, comme les questions de genre, ou récurrents, comme la

transformation de l'espace public en faveur des piétons et de la nature.

Ainsi, dans ce numéro il est question d'urbanisme, de quartier et d'espace public. De ce qui fait ville, ce qui nous relie et fait sens pour les habitants. De la nécessité d'assurer sécurité et confort pour les piétons et cyclistes, mais aussi pour les personnes les moins aguerries, telles les personnes à mobilité réduite qui ont aussi droit à la ville.

Pas étonnant donc que la place de la voiture revienne à plusieurs reprises dans les articles qui suivent. Par son hégémonie, la voiture s'est imposée dans nos territoires habités et influence grandement notre cadre de vie. Les alternatives existent, mais sont encore difficiles à mettre en

œuvre. Quartier sans voiture, super-îlots, aménagements cyclables, mobilité à faible empreinte spatiale constituent des pistes de solutions pour apaiser et améliorer nos espaces de vie.

Réduire notre dépendance à la voiture et aux énergies fossiles va de pair. En effet, la crise climatique révèle les enjeux auxquels nous devons faire face, ici et maintenant, qui plus est dans l'urgence tellement les défis sont de taille. Pour notre association, il s'agit de rester pragmatique dans la recherche de solutions. De pointer les problèmes tout en donnant envie, par l'exemple, de s'engager vers un changement de paradigme et l'aménagement d'espaces publics inclusifs et de qualité. ●

# COMMENT LA BAGNOLE A TUÉ LA VILLE

Françoise Lanci-Montant

Dans un texte percutant écrit il y a 50 ans, André Gorz, philosophe et journaliste français, théoricien de l'écologie politique et de la décroissance, dénonce les impacts de l'essor de la voiture sur l'urbanisme et le développement de nos sociétés. Une vision qui résonne tout particulièrement au regard des enjeux de mobilité actuels.

**L'**idéologie sociale de la bagnole a été publié en 1973 dans la revue française *Le Sauvage*. Ce texte n'a rien perdu de son actualité et mettait déjà en lumière de manière étonnamment visionnaire les paradoxes de la voiture. L'émergence de l'automobile n'a pas seulement dessiné nos rues, mais elle a transformé nos vies et nos territoires... et pas pour le meilleur. Comprendre l'idéologie de la voiture est une étape essentielle pour nous en libérer.

## Un système de dépendance et un marché de dupe

André Gorz nous rappelle que l'automobile représentait initialement un produit de luxe permettant à un petit nombre de privilégiés de « rouler comme des seigneurs et [...] plus vite que tout le monde ». Avec humour, il montre comment elle s'est transformée de « privilège » en un « marché de dupe » et que ce qui aurait dû permettre de « rouler à la vitesse privilégiée des bourgeois » a rapidement généré une « empoignade générale », des axes engorgés aux heures de pointe et un environnement pollué. Ce qui amène André Gorz à conclure que « la bagnole a tué la bagnole ». La voiture s'est aussi développée sur le postulat qu'elle procure une indépendance illimitée. L'auteur constate qu'elle crée même une « dépendance radicale », tant envers les sources d'énergies pour le carburant, qu'envers les tiers pour l'entretien et les fournisseurs.

## Liberté et congestion urbaine

André Gorz se penche sur l'impact de la voiture dans les villes où elle a engendré d'insolubles problèmes de circulation : « plus il y a de voies de desserte, plus il y a de voitures qui y affluent et plus est paralysante la congestion de la circulation urbaine. » La vitesse moyenne des voitures



**EMBOUTEILLAGE**  
quai des Tuileries,  
Paris, 1970 (source:  
*Osborn, flickr.com*).



dans les villes est souvent inférieure à celles des vélos et les voies d'accès sont limitées par ces faibles vitesses et par la saturation du trafic. De plus, la liberté de se déplacer en voiture est toute relative puisque nos itinéraires sont réduits aux axes asphaltés, alors que dans les pays où la voiture n'est pas autant répandue, les gens se déplacent à pied, en allant où ils veulent.

## Un urbanisme des villes imposé par la voiture

L'essor de la voiture a aussi un impact dévastateur sur l'urbanisation. Pour éviter les engorgements, on a étalé les agglomérations. La voiture est ainsi devenue vitale pour fuir la ville. On habite de plus en plus

loin de tout et les distances sont multipliées, renforçant la dépendance à la voiture pour aller faire ses courses, amener les enfants à l'école, se rendre à ses loisirs. Il en découle une compartimentation de nos vies en autant de lieux de travail, de vie, de loisirs, d'approvisionnement qui induisent chaque fois des déplacements et les multiplient. Dans ces cas, « la voiture fait perdre plus de temps qu'elle n'en économise » et Gorz de citer Ivan Illich « Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail ».

## Des villes circulables mais peu habitables

Son constat est sans appel « la bagnole a rendu la ville inhabitable ... puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée [...] les bagnoles ont tué la ville ».

Il y a 50 ans, André Gorz appelait déjà à rendre nos villes et nos territoires « habitables » plutôt que « circulables » et projetait une ville nouvelle où les citoyens se déplaceraient à vélo, en transports publics et en taxis électriques alors que les communes de campagnes mettraient à disposition de leurs habitants une flotte d'automobiles communales dans des garages de quartier.

Ce regard mordant et visionnaire nous montre combien nous avons laissé à la voiture le soin de dessiner nos territoires, rendant son usage au quotidien indispensable et multipliant les nouvelles routes. Alors que, comme le disait déjà Lewis Mumford en 1950, « Ajouter des voies à une autoroute pour réduire les embouteillages, c'est comme desserrer sa ceinture pour lutter contre l'obésité ».

Une lecture très utile et des visions auxquelles il fait du bien de se reconnecter pour mettre la voiture à sa juste place, limiter notre dépendance et engager la mutation de notre société et de nos territoires. ●

### RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

### MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Laurent Dutheil; Françoise Lanci-Montant; Flore Maret; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

### SECRETARIAT

secretariat@rue-avenir.ch  
www.rue-avenir.ch

### PRODUCTION

Graphisme: Marie-Claude Hefti, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trois numéros par an  
Responsable numéro et édito: M. Walther

### ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### PHOTO COUVERTURE: PARIS

Berges de la Seine sans voitures  
(source: *RdA, mai 2023*)

## Autonomie et indépendance de vie

# PENSER AUSSI ESPACE PUBLIC

Dominique von der Mühl

Pouvoir continuer de se déplacer hors de chez soi quand l'âge avance est un enjeu essentiel encore peu pris en compte. La démarche des plans de mobilité seniors contribue à faire évoluer les sensibilités. Et les mesures sur le terrain.



Conserver son autonomie et pouvoir rester dans son logement le plus longtemps possible est un souhait très largement partagé. Et de fait une réalité, puisque la grande majorité des plus de 65 ans vit aujourd'hui de manière indépendante.

À côté de l'attention portée à l'adaptation des logements et aux aides à domicile, on se préoccupe par contre étonnamment encore

très peu de l'accès à l'espace public. Une condition pourtant tout aussi essentielle de l'autonomie, permettant de ne pas seulement bien vivre chez soi mais aussi de pouvoir en sortir, se déplacer pour des activités nécessaires ou pour le plaisir, garder une vie sociale.

### Plans de mobilité senior : un outil précieux

Ce constat, à l'origine de deux études exploratoires financées par la Fondation Leenaards il y a dix ans, garde toute son actualité. C'est pourquoi je trouve très pertinente et utile la démarche des plans de mobilité seniors développée par le bureau romand de l'ATE, inspirée des plans de mobilité scolaire et de diagnostics sécurité aînés réalisés sur près de 20 ans.

Cette démarche est proposée depuis trois ans, elle bénéficie de subvention de la part de certains cantons. À ce jour six PMS, couvrant l'entier d'une commune ou tout un quartier, sont en cours ou achevés ; deux nouveaux sont en discussion. Le canton de Genève a été pionnier en la matière, dans le canton de Vaud un premier PMS est en cours à Ecublens, le canton de Fribourg pourrait suivre. Trois cantons qui, de longue date ou plus récemment, ont développé des politiques seniors.

### Une démarche ciblée, qui profite à tou-tes

Les taux de réponse au questionnaire et la participation soutenue aux groupes d'échanges lors de la première étape des PMS, qui associe étroitement les seniors à la démarche, témoignent de l'importance accordée au sujet, avec des questions qui reviennent : sécurité des traversées, desserte en transports publics, cohabitation piétons-vélos, manque de bancs, absence de toilettes, ...

Si certaines des améliorations souhaitées ont particulièrement d'importance pour des personnes âgées, la concrétisation des plans de mesures – comme celles pour la mobilité des enfants – profite plus largement à toute la population. Intéressant à relever : à Ecublens (VD), les éléments ressortis du plan de mobilité seniors et ceux du plan de mobilité scolaire réalisé précédemment seront intégrés au plan piéton en cours d'élaboration. Exemple. ●

#### UNE IMAGE SYMBOLIQUE

installation-performance au Festival Transamériques de Montréal, Angie Hiesl et Roland Kaiser, mai 2012 (source: Flickr).

#### POUR EN SAVOIR PLUS

- <https://mobilitesenior.ch/>  
→ Plans de mobilité seniors
- RdA 2/2017 « Des territoires de vie accueillants pour tous, à construire avec les aînés ».

## Histoire de l'architecture

# UN LIVRE QUI NOUS RACONTE, AUTREMENT, LA VILLE

Sandra Bonilla de Cazorla

Dans l'ouvrage *Histoire naturelle de l'architecture : comment le climat, les épidémies et l'énergie ont façonné la ville et les bâtiments*, l'architecte suisse Philippe Rahm analyse les fondements des formes architecturales à partir des considérations physiologiques et météorologiques. En voici quelques extraits pour réflexion.

### Le point de départ : 37 degrés

L'être humain a besoin de maintenir la température de son corps à 37 degrés. La raison de l'apparition de l'architecture serait de constituer autour de soi un microclimat habitable pour bénéficier d'une pellicule d'air entre 20 et 26 degrés avec les habits et avec les abris. L'architecture est ainsi intrinsèquement liée à notre condition homéotherme.

### Architecture et environnement

De la préhistoire à nos jours, les enjeux sanitaires, protéger, rafraîchir ou encore stocker, sont à l'origine des développements architecturaux. Ainsi, au Moyen Age, les paysans habitent des hameaux constitués selon les opportunités d'accès à l'eau et aux terres cultivables. Pour garder leurs réserves de blé, et face aux risques de pillage, ils confient leurs graines aux moines. Les abbayes, lieux d'agrégation, sont ainsi aux prémices de la ville.

### Espace public et thermosocialisation

Plus tard, ces mêmes églises, établies selon les plans de la basilique romaine civile, permettront de profiter de la fraîcheur emmagasinée dans ses murs pendant la nuit. L'église apparaît alors comme un grand espace public couvert aux fonctions diverses.

Par temps froid, nous nous regroupons toujours autour du feu et « à l'abri », à l'instar de nos ancêtres pour qui, la découverte du feu, les amena à se réunir, à socialiser et à habiter un même espace.

### Un manifeste lucide

Relire l'histoire de l'architecture à partir des données naturelles permet de mieux penser les villes face à l'urgence climatique. Dans cette approche, l'architecte du gratte-

ciel, n'est donc plus vraiment son concepteur, mais bien le charbon qui a permis de fournir l'énergie nécessaire. Il en va de même pour les mégapoles du 20<sup>e</sup> siècle surgies au milieu des déserts d'Arabie et de Californie grâce à une dépense démesurée d'énergie et à des cours d'eau détournés. ●



HISTOIRE NATURELLE DE L'ARCHITECTURE  
éditions du Pavillon de l'Arsenal, octobre 2020.



**RUE CYCLABLE À FREIERSTRASSE À BERNE (BE)**  
avec coupure du trafic de transit dans la zone30 (photos : Laurent Dutheil).



**PISTE CYCLABLE HORS TRAVERSÉE DE LOCALITÉ**  
entre Ramsen et Hemishofen (SH).



**PISTE CYCLABLE EN TRAVERSÉE DE LOCALITÉ**  
à Burgdorf (BE) avec priorité dans les carrefours.

# MON ITINÉRAIRE DE RÊVE À VÉLO

Laurent Dutheil

Imaginons un trajet quotidien à vélo dans un territoire fictif permettant de parcourir, en rêve, une continuité des meilleurs aménagements cyclables de Suisse entre mon village et le cœur de l'agglomération.

Sur mon trajet de 8 km que j'effectue en 15 minutes sur mon VAE45, je relie mon village au cœur de l'agglomération sur une infrastructure cyclable large, continue et sécurisée. Ceci a été rendu possible grâce à la mise en œuvre de la Loi sur les voies cyclables entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Je me souviens, c'était il y a 10 ans ! Heureusement, tout a été bien synchronisé et le réseau est maintenant entièrement équipé grâce à des investissements et un courage politique sans faille.

## Continuité des aménagements

Mon itinéraire commence sur une piste cyclable hors trafic, large et placée à côté de la route cantonale comme dans le canton de Schaffhouse entre Ramsen et Hemishofen. On s'y déplace rapidement et confortablement pour rejoindre l'agglomération. J'arrive sur une infrastructure hors trafic qui est prioritaire dans les carrefours secondaires comme à Burgdorf. Ces aménagements permettent de garantir une continuité exemplaire pour les cyclistes sur de longues distances. L'itinéraire est praticable par toutes et tous, quel que soit l'âge ou le motif de déplacement à vélo. On s'y sent en sécurité et même les enfants empruntent le chemin pour aller à l'école. Des franchissements complètent ce réseau d'axes forts aux endroits stratégiques pour éviter les détours.

## Partage sans modération dans les quartiers

En ville, mon axe fort vélo traverse des quartiers avec un aménagement prioritaire

dans les intersections des zones 30 comme à Binningen (BL). Plus loin, dans la zone 30 de la Freiestrasse en ville de Berne, le trafic de transit a été coupé dans le quartier grâce à des bornes. Le carrefour a été réaménagé par les habitants qui ont peint la route. Un peu de couleur et de gaieté dans cet océan de bitume avant de pouvoir, peut-être un jour, requalifier cet espace.

Je rejoins ensuite un axe structurant en roulant sur une piste cyclable à mi-niveau à l'arrière du stationnement, comme à Carouge (GE). La piste permet de contourner l'arrêt de bus sur chaussée sans s'arrêter et sans gêner les usagers des transports publics.

Ma rue cyclable file tout droit jusqu'au centre historique et la gare de chemin de fer. Toujours en roulant à 30 km/h, toujours de manière sûre, continue et confortable. En traversant le centre-ville d'Interlaken, où toutes les rues sont en zone 30, j'arrive à la place de la gare. Les piétons traversent la rue facilement pour rejoindre les quais de bus arborisés et directement connectés aux trains.

## Un stationnement sécurisé et proche de la gare

Finalement, j'emprunte la rampe pour rejoindre la vélostation de la gare de Winterthur. Le passage inférieur relie les deux côtés des voies et permet un accès direct à une vélostation accessible et sécurisée. J'y trouve des services et surtout un stationnement pour mon vélo avant de monter dans mon train ou d'aller à pied au travail.

Je me réjouis déjà de refaire ce parcours en sens inverse ce soir, mais c'est possible que je passe par d'autres chemins... ●



**AXE FORT VÉLO À BINNINGEN (BL)**  
avec priorité dans les carrefours.



**FRANCHISSEMENT D'UN ARRÊT DE BUS À CAROUGE (GE)**  
avec une piste cyclable sécurisée.



**INTERFACE DE LA GARE D'INTERLAKEN WEST (BE)**  
avec le centre ville en zone30.



**VÉLOSTATION SÉCURISÉE DANS LE PASSAGE INFÉRIEUR**  
sous les voies de la gare de Winterthur (ZH).

# SIMPLE ET LÉGER !

Etienne Doyen

La Ville de Lausanne déploie depuis plusieurs années une véritable politique de l'espace public. Une reconquête progressive des rues et places est à l'œuvre. Certaines réalisations sont de grande ampleur, comme la rue du Pré-du-Marché. Mais la Ville réalise aussi un travail plus fin, dans les quartiers, avec de multiples interventions légères.

Ces interventions ont été rendues possibles à la suite de l'approbation des préavis « Rues Vivantes » (4,4 mio de CHF en 2018, 12 mio en 2022). Auparavant, les demandes d'adaptation du domaine public (environ 600 reçues annuellement) faisaient rarement l'objet d'une intervention, faute d'une source de financement dédiée. Des demandes de tout type ont ainsi pu être regroupées en campagnes d'intervention annuelles, bénéficiant en priorité aux catégories d'usagères et d'usagers les plus vulnérables.

Les abords de plusieurs écoles ont ainsi été traités. Sur le terrain, différents types d'aménagements ont été réalisés : avancée de trottoir à l'aide de potelets et de marquages au sol, suppression de cases de stationnement afin d'améliorer les visibilitées entre usagers ou encore mise en place du « kit-école », soit du marquage et de la signalisation. Poteaux et marquages fleurissent ainsi dans les rues lausannoises depuis quelques années. Chacun appréciera cette « acupuncture » de l'espace public, qui n'est pas spectaculaire, mais dont les impacts sur la sécurité routière sont effectifs.

## QUATRE QUESTIONS À FLORENCE GERMOND, CONSEILLÈRE MUNICIPALE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

### Les interventions légères type potelet-marquage sont-elles définitives ou temporaires, préfigurent-elles un aménagement « en dur » ?

Ces aménagements légers ont l'avantage de pouvoir être réalisés plus simplement et rapidement que des mesures « en dur ». Ils sont intégrés à des projets de réaménagement plus conséquents au fil des opportunités.

### Comment réagit la population à ces aménagements légers ?

Généralement, la population ne réagit pas spontanément à ces aménagements, ce qui montre qu'ils sont bien acceptés. Lorsqu'on leur demande leur avis, les habitantes et habitants se disent satisfaits



des améliorations sécuritaires. Certaines personnes souhaitent les investir par du mobilier urbain ou des bacs de plantation et font des propositions en ce sens.

### Et plus spécifiquement les personnes malvoyantes ?

Ces aménagements changent peu le quotidien des personnes non voyantes et malvoyantes qui connaissent leurs parcours par cœur. Les aménagements d'origine sont maintenus avec les abaissements de trottoir nécessaires indiquant aux personnes qu'elles arrivent sur la chaussée. Notre délégué piéton travaille aussi en étroite collaboration avec les milieux concernés, y compris les personnes en situation de handicap. Cela nous permet de les consulter ou d'adapter les projets si nécessaire.

### Quelles sont les perspectives pour cette méthode d'intervention ?

Ces interventions légères se sont révélées efficaces car elles permettent des actions rapides et à moindre coût. Nous allons donc poursuivre cette politique d'aménagement de l'espace public avec une attention accrue sur de potentiels ajouts qualitatifs. Le caractère piéton peut être renforcé au moyen de marquages colorés, comme pour la place Benjamin-Constant. Nous essayons aussi d'améliorer la convivialité des aménagements avec du mobilier urbain et de la végétalisation. ●

#### EXEMPLE D'INTERVENTION

ici au croisement du chemin de Renens avec la rue Couchirard (source: Ville de Lausanne).

# LE GENRE DANS LES PRÉAUX, PRÉFIGURATION DES ESPACES PUBLICS

Camille Bernier

Lors de la journée « créer les villes inclusives de demain » organisée par la Ville de Lausanne et l'UNIL, Edith Maruéjols, docteure en géographie spécialisée sur les questions de genres et fondatrice du bureau AROBE\* a donné une conférence passionnante.

Elle a présenté le résultat de son travail d'analyse des usages de cours d'écoles en France sous le prisme du genre, et ses propositions de réaménagements pour une meilleure cohabitation garçons-filles.

Si sa conférence s'est révélée si percutante c'est parce qu'à travers son analyse des jeux d'enfants, elle décrit en fait le fonctionnement systémique de notre société que nous connaissons comme adulte. Elle constate par exemple que les jeux de filles sont pratiqués à l'intérieur (dessiner, jouer aux perles, jouer à la poupée, etc.) et ne sont pas valorisés dans l'espace extérieur. Le premier espace de sociabilité des filles de 7 ans, ce sont les toilettes. Les filles marchent à la périphérie de la cour, elles restent au bord. Dans l'espace public aussi, la femme n'occupe pas l'espace public en masse, elle le traverse et reste à la périphérie, cherchant surtout à se faire discrète. Se conformer à la place qui nous est assignée dans l'espace public des villes en tant que femme adulte s'inculque dès la cour d'école. Or, on rappellera que la femme est en fait, statistiques à l'appui, plus en sécurité dans l'espace public que chez elle. Et si réaménager les cours d'école avec des espaces aussi destinés aux jeux des filles (tables de bricolages, estrade pour danser, espaces intimes pour lire) et mixtes (parcours, jeux collectifs, etc.) nous apprendrait à construire des espaces publics plus inclusifs ? ●



\* L'Atelier Recherche Observatoire Égalité spécialisé sur les questions d'égalité dans l'espace public, la cour d'école et les loisirs des jeunes

#### À LIRE

« Faire je(u) égal » d'Edith Maruéjols, ed. Double ponctuation.

## Aménagements cyclables

# UN LIEU INHOSPITALIER DEVIENT PLUS SÛR

Valérie Sauter

L'intersection Forsthaus à Berne est composée de routes à fort trafic avec plusieurs voies, dont une jonction d'autoroute. Rendre ce type de carrefours accessible et sécurisé pour les cyclistes, malgré la forte pression du trafic automobile, constitue un enjeu.



### La Ville de Berne au front

C'est l'Office fédéral des routes (OFROU) qui a la charge de cette intersection routière, mais c'est la Ville de Berne qui a développé un projet d'aménagement favorable aux cyclistes. La Ville a considéré son réseau cyclable dans son ensemble et étudié en détail les possibilités d'aménagement pour ce carrefour situé sur un itinéraire cyclable principal. La Ville a discuté des mesures avec différents acteurs concernés : association de quartier, de défense des intérêts des cyclistes, Canton de Berne et bien sûr l'OFROU. Elle a aussi fait une étude d'impact des mesures proposées sur la circulation, montrant ainsi leur faisabilité.

### Certaines mesures adoptées par l'OFROU

En planifiant un aménagement réalisable par étapes, composé de mesures d'urgence principalement sous forme de marquage et de signalisation, une partie des plans d'aménagement de la Ville ont pu être intégrés de justesse par l'OFROU avant la mise en œuvre de gros travaux d'assainissement du revêtement en 2022. Ainsi, c'est grâce à l'attitude proactive de la Ville de Berne, à ses mesures ambitieuses et réfléchies et à sa façon de planifier en étapes, qu'une voie de circulation pour les TIM a pu être remplacée par une bande cyclable protégée. Cela a permis d'améliorer sensiblement une partie de la circulation des personnes à vélo dans cette intersection. Mon coup de cœur va ainsi à la Ville de Berne pour sa façon de procéder. ●

**UNE DES 4 VOIES POUR LE TIM EST MAINTENANT RÉSERVÉE**  
aux cycles et protégée par des potelets. Le panneau de signalisation rouge indique les destinations pour les cyclistes (photo: Valérie Sauter).

## Promenade urbaine

# JANE'S WALK : REDÉCOUVRIR SON QUARTIER À PIED

Flore Maret

Il faut marcher dans les villes pour les comprendre et les apprécier, c'est la devise de Jane Jacobs et des « Jane's Walks » qui portent son nom. Ces promenades, organisées chaque premier week-end de mai dans des centaines de villes dans le monde, invitent les habitant·es à redécouvrir leur quartier autrement.



Ni balades guidées, ni visites professionnelles, les Jane's Walks sont des promenades de quartier ouvertes à tout le monde. Animées par des bénévoles qui souhaitent partager leur expérience quotidienne du lieu, ces marches encouragent l'échange et la convivialité en invitant les participant·es à contribuer activement à la discussion.

### Jane Jacobs : un autre regard sur la ville

La manifestation met à l'honneur Jane Jacobs, célèbre urbaniste et activiste américaine qui misait sur l'observation du quotidien et l'implication des habitant·es dans les réflexions urbaines. Elle a marqué l'histoire par son engagement pour la conservation de quartiers à échelle humaine dans les années 1960, ainsi que par son ouvrage « Death and Life of Great American Cities », dont la majeure partie des constats restent actuels.

### Marcher pour « faire » la ville

Ce projet invite la population à endosser le rôle d'expert·e et encourage les professionnel·les à sortir et appréhender une autre approche de la planification, plus concertée. Coup de cœur pour les Jane's Walks qui sont une source d'inspiration pour aménager nos villes et développer une culture de la marche. ●

**JANE'S WALK 2022, VISITE DES QUARTIERS DE BURGDORF.**  
plusieurs générations ont vécu dans cet immeuble de la vieille ville (photo: Camille Decrey).

**POUR EN SAVOIR PLUS**  
[www.janeswalk.ch](http://www.janeswalk.ch)

# DES QUARTIERS SANS VOITURES, DE L'AUDACE À LA RÉALITÉ

Julien Lovey

C'est le titre du dernier ouvrage de Stéphane Boyer, un homme politique québécois élu maire de Laval en 2021, à l'âge de 33 ans seulement, devenant au passage le plus jeune maire dans l'histoire de la ville.



et de durabilité semblent évidents, l'auteur souligne aussi avec finesse les défis politiques, technologiques et culturels qui entravent encore malheureusement trop souvent les réalisations.

**STÉPHANE BOYER NOUS  
RAPPELLE UNE ÉVIDENCE :  
LES VILLES DOIVENT  
ÊTRE CONÇUES POUR  
LES GENS ET NON POUR  
LES VOITURES.**

**D**ans ce petit livre de poche, l'auteur souligne l'importance de repenser nos villes pour réduire notre dépendance à l'égard de la voiture et favoriser des modes de déplacement plus durables et respectueux de l'environnement. À l'instar d'un Jan Gehl, dont il revendique l'héritage, Stéphane Boyer nous rappelle une évidence : les villes doivent être conçues pour les gens et non pour les voitures. L'idée n'est pas pour autant de bannir ces dernières, mais simplement de ne plus tout articuler autour d'elles.

Page après page, Stéphane Boyer nous expose de manière factuelle, sans le moindre dogmatisme, les multiples avantages au (re)déploiement de quartiers sans voitures : avantages sociaux (renforcement du lien social et de l'esprit de communauté), économiques (réduction de la fiscalité et valorisation des biens immobiliers) et bien sûr environnementaux (réduction de la pollution atmosphérique et du bruit, lutte contre les îlots de chaleur). Si les bénéfiques potentiels en termes de santé publique, de qualité de vie

Et force est de constater que ces freins sont encore bien présents. Dans la plupart des projets de requalification de rues, la place de la voiture est encore largement sacralisée, le maintien de l'offre en stationnement restant une contrainte courante et la suppression de voie de circulation une exception. Cela empêche malheureusement tout gain d'espace public notable et conduit à des interventions qui ne transforment qu'à la marge nos rues (élargissement anecdotique de trottoirs, pose de revêtement phonoabsorbant,...).

On ne peut ainsi qu'espérer que nos représentants politiques sauront, comme Stéphane Boyer, percevoir l'importance de l'audace et de la créativité dans la conception de quartiers urbains plus durables, où la marche, le vélo et les transports en commun sont privilégiés. Où la place de la voiture est repensée pour favoriser un environnement plus convivial, équitable et écologique! ●

**DES QUARTIERS SANS VOITURES,  
DE L'AUDACE À LA RÉALITÉ**  
de Stéphane Boyer, éditions  
Somme toute, 2022.

## Vie de quartier

# LES SUPER-ÎLOTS FONT DES ÉMULES À LYON

Lucile Develey

La Métropole et la Ville de Lyon se sont lancées en 2023 dans la planification de super-îlots à l'aide d'un projet test réalisé dans le quartier de la Part-Dieu, le super-îlot Danton. Différents outils ont été utilisés : la mise en zone de rencontre et le réaménagement de la rue et de la place principale du quartier (qui était jusque-là un carrefour giratoire), avec la création d'assises et d'espaces verts, la plantation d'arbres et la mise en œuvre d'un nouveau concept d'éclairage ; la réalisation systématique de contresens cyclables et la création de places de stationnement pour les vélos aux carrefours ; la modification des sens de circulation à l'échelle du quartier, afin de supprimer le transit des voitures. Ce projet, qui associe lutte contre les îlots de chaleur et confort des habitant·e·s, des personnes à pied et des cyclistes devrait essaimer à terme dans plusieurs autres quartiers lyonnais. ●



**UNE « RUE AUX ENFANTS » PIÉTONNE ET PLANTÉE**  
a également été créée devant l'école.  
(photo : Christe & Gygax Ingénieurs  
Conseils SA).

## Espace public

# VERS UNE MOBILITÉ URBAINE À FAIBLE EMPRISE SPATIALE

Yves Delacrétaz

L'adaptation des villes au dérèglement climatique implique d'intégrer, dans l'aménagement des rues, des surfaces suffisantes à l'implantation d'une arborisation (effet de canopée), de revêtements perméables et de plantations au sol (gestion des eaux de surface, rôle de rafraîchissement, biodiversité).

Cette nécessité s'ajoute au défi déjà complexe d'aménager des espaces publics qui constituent de vrais lieux de vie, tout en assumant des fonctions de circulation des piétons et des véhicules.

Une étude commanditée en 2023 par la Conférence des villes suisses pour la mobilité fait le point sur les mesures de mobilité<sup>1</sup> et les instruments de transformation de l'espace public urbain en Suisse et à l'étranger. Elle montre que l'intégration de ces enjeux est déjà bien présente dans la conception urbaine des villes suisses, mais que son application se heurte à un certain nombre de difficultés.

### Complexe mise en œuvre

Le cadre juridique, normatif et prescriptif, évolue plus lentement que ce que nécessiteraient les nouveaux aménagements. Il est également mentionné la lourdeur des procédures, la résistance de différents acteurs et le risque toujours présent de recours, même lors d'aménagements temporaires. Aussi, les villes suisses regardent-elles avec intérêt



### MOBILITÉ, ESPACE DE SÉJOUR ET VÉGÉTALISATION

aménagement de la Rue du Nord à Vevey, 2018 (source : bureau Verzone Woods, architectes).

### ORGANISATION POSSIBLE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

dans le quartier de Montchoisi à Lausanne, suivant le principe des super-îlots, proposée par des étudiants du Master MSE, HES-SO (source : HES-SO-MSE, Requalification de la mobilité dans le quartier de Montchoisi, cours de Planification de la mobilité, 2024).

et une certaine envie des villes étrangères qui expérimentent avec succès des instruments tels que les rues cyclables ou les rues scolaires.

**LES VILLES SUISSES REGARDENT AVEC INTÉRÊT ET UNE CERTAINE ENVIE DES VILLES ÉTRANGÈRES QUI EXPÉRIMENTENT AVEC SUCCÈS DES INSTRUMENTS TELS QUE LES RUES CYCLABLES OU LES RUES SCOLAIRES.**

Le concept de super-îlot (voir *Bulletin* 1/2021) focalise actuellement l'attention, même si la transposition du damier de Barcelone aux réseaux viaires moins structurés des villes suisses nécessite certaines adaptations. L'organisation du trafic automobile en boucles circulées à sens unique permet en effet de dégager d'importantes surfaces pouvant être végétalisées et mises à profit de la population du quartier. Un groupe d'étudiant·es de la HES-SO en a

montré l'application possible dans le quartier de Montchoisi à Lausanne. La surface de chaussée pourrait ainsi être réduite de 40 à 50% en faveur d'aménagements piétonniers, d'espaces de séjour et de surfaces végétales.

### Pénétrantes urbaines

Sur les axes principaux aussi la mobilité doit se faire moins gourmande en surfaces. Ce sont des espaces urbains essentiels qui contribuent à l'animation, à l'identité et à l'image de nos villes. La gestion des pics de chaleur et des pluies torrentielles y est tout aussi importante qu'à l'intérieur des quartiers. Une hiérarchie rigoureuse du réseau routier, la conception interdisciplinaire des aménagements, ainsi que des choix tels que la réduction de la vitesse, la limitation du stationnement sur chaussée, ou le recours à des sites propres virtuels pour les transports publics permettent de tendre vers une mobilité à faible empreinte spatiale. ●

<sup>1</sup> Conférence des villes pour la mobilité, Utilisation de l'espace public urbain en Suisse – Etude exploratoire de différentes mesures de mobilité dont les super-îlots, janvier 2024.