

RUE DE  
L'AVENIR40  
ANSLE  
BULLETINDE LA RUE  
RÉSIDENTIELLE À LA  
VILLE APAISÉERETOUR SUR LA 38<sup>e</sup> JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

**R**ue de l'Avenir fêtait en 2021 ses 40 ans d'existence. Quelle évolution depuis l'époque des débuts de la modération de la circulation en Europe et les premières expériences de rues résidentielles en Suisse au début des années 80, lors de la création de notre association !

Accompagner cette évolution, défendre l'idée que l'apaisement de la vitesse est la condition d'une rue partagée espace

de vie, faire connaître des expériences innovantes d'ici et d'ailleurs, offrir une plate-forme d'échanges entre disciplines, ces objectifs qui sont la raison d'être de Rue de l'Avenir ont été au cœur de la journée 2021 à Fribourg et de la pré-journée à Bulle.

Deux manifestations qui ont offert l'occasion de mesurer le chemin parcouru et surtout de regarder vers l'avenir, à partir d'exemples d'ici et d'ailleurs illustrant les possibles politiques de demain : zones de rencontre étendues dans les quartiers, apaisement d'axes principaux, rues partagées entre les différents usagers, implication des habitant-e-s, processus et aménagements simplifiés, politique d'ensemble à l'échelle d'une ville, voire d'un pays.

Un éventail de thèmes dont on trouve le reflet dans ce numéro de 12 pages,

au bas desquelles court un extrait de la « frise chronologique » affichée en grand lors de la journée, exercice de retour sur le passé qui laisse entrevoir des moments-clés et des grandes étapes, avec des temps forts et des périodes de creux. Beaucoup d'efforts, de petites graines semées au cours de ces 40 ans favorisent la diversité des aménagements et des mesures qui sont mises en place aujourd'hui. Avec des perspectives réjouissantes – particulièrement frappantes pour le 30 km/h – qui se sont amorcées au tournant de la décennie, marquée par un méchant virus qui aura aussi mis en lumière l'importance de l'espace public et servi d'accélérateur aux projets.

Une évolution que l'on peut suivre aussi sur notre site internet, toujours régulièrement actualisé. ●

# UN PEU D'HISTOIRE...

Dominique von der Mühl

Invité à donner un regard sur l'évolution pour amorcer les présentations de cette journée des 40 ans, Hans-Kaspar Schiesser a été très impliqué dans l'initiative «Rues pour tous» et dans l'expérience-pilote de la Flanierzone de Burgdorf, deux moments marquants de l'histoire de la modération de la circulation en Suisse. Une expérience qui lui a suggéré des réflexions sur les ingrédients de l'évolution et le temps des projets.

## L'expérience du voisin source de motivation

Qu'est-ce qui motive le changement? Une expérience de l'Arizona State University en 2004, sur le thème des économies d'énergie, a comparé l'efficacité de quatre types de messages, auprès de quatre groupes différents. Le message de loin le plus efficace pour influencer les comportements? «Les voisins le font déjà».

En témoigne l'Initiative «Rues pour tous» rejetée en votation en 2001, qui se réalise de fait 20 ans plus tard, en tout cas dans les villes, l'expérience se diffusant progressivement de l'un-e à l'autre.

## Tisser des liens, construire ensemble

Pour le projet-pilote de «Flanierzone» à Burgdorf en 1996, on est aussi allé voir chez les voisins. Des visites pour lesquelles on



### BURGDORF 2002

Six ans après le projet-pilote, moment de passage à la zone de rencontre (photo: Thomas Schweizer).

a convié large: commerçants – aussi ceux qui étaient opposés –, élu-e-s, associations, journalistes. Elles ont contribué à créer des liens: «Avant on était séparés, après on était devenu un team de projet.»

Un ingrédient essentiel de ce projet-pilote, qui a bénéficié de l'engagement de multiples acteurs locaux et du soutien du canton, permettant de surmonter l'opposition de départ de la Confédération. Au final, la zone de rencontre est entrée dans la loi en cinq ans, un record!

Conclusion de Hans-Kaspar Schiesser: «Parfois les choses peuvent aller vite». Un constat que l'on peut aussi faire pour les multiples projets que la pandémie a fait ressortir des tiroirs et permis de concrétiser... ●

### 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.

### SECRETARIAT

079 837 43 32  
secretariat@rue-avenir.ch  
www.rue-avenir.ch

### ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, Vice-Président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Mathieu Pochon; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

### PHOTO COUVERTURE

La zone de rencontre du «Square des Places» à Fribourg fête cette année 10 ans d'existence. Un exemple emblématique de solution qualitative sur un axe à fort trafic. En lien avec la lutte contre le bruit routier, 75% du réseau des axes principaux de la Ville pourraient passer à 30 km/h, de nuit comme de jour. (photo: Rue de l'Avenir)

### PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trois numéros par an  
Responsables du numéro:  
D. von der Mühl, J. Lovey, E. Doyen

## AU FIL DU TEMPS...

À l'occasion de l'année de ses 40 ans, Rue de l'Avenir a esquissé une «frise chronologique», affichée en grand lors de la journée et dont un extrait occupe le bas des pages de ce bulletin. Un exercice – compléments bienvenus! – de mise en évidence de changements-clés au plan juridique, d'événements marquants et d'exemples qui ont fait date. La frise chronologique complète est téléchargeable sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch), de même que le bulletin 1/2004 – *La reconquête de la rue, une utopie toujours vivante* (n° spécial publié à l'occasion des 20 ans de parution du bulletin). ●

MOMENTS/EXEMPLES  
QUI ONT FAIT DATE

LOIS, NORMES,  
JURISPRUDENCE

1970



Premières zones résidentielles/woonerven à Delft, aux Pays-Bas. (début années 70).

Premier feu de signalisation à Londres (1868).

Premiers feux piétons à Copenhague (1933).

Premier passage piéton zébré en Allemagne (1952).

Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière (entrées en vigueur 1977, ratifiées par la Suisse en 1992).

1980

Apparition des premières associations: Association suisse des transports (1973), future ATE. Association pour la défense des piétons (1974), future Mobilité piétonne Suisse. IG-Velo Bâle, première association vélo de Suisse (1975) – ASPIC première en Suisse romande (1980).

Introduction de la rue résidentielle dans la législation suisse.

1981

Création du Groupe conseil romand pour la modération de la circulation et les rues résidentielles (GCR), qui prendra le nom de Rue de l'Avenir en 2000.



# DES AMBITIONS, DES PROJETS, DES CONTRAINTES

Etienne Doyen et Julien Lovey

Avec la Ville de Fribourg, hôte de la journée, et une « pré-journée » à Bulle, c'est tout le canton de Fribourg qui était à l'honneur cette année.



Le tour de table introductif entre élu-e-s des deux villes et du canton, animé par le journaliste Jean Godel, a questionné l'évolution de ces dernières années en matière de mobilité et d'espace public, en mettant en évidence les enjeux et perspectives d'avenir dans un canton qui vit un très fort développement.

## Le pari de la croissance qualitative

Jean-François Steiert, président du Conseil d'État, évoque en préambule de son intervention la toute nouvelle loi cantonale sur la mobilité (adoptée par le Grand Conseil en novembre, ndlr). Le projet entend vouer une attention particulière à la sécurité et favoriser les transports publics et non motorisés. Il fait écho en ce sens à la révision du plan

directeur cantonal en 2020, qui intègre les enjeux de coordination urbanisme-transport en faisant notamment le choix de sortir les parcelles non-desservies par les transports publics des zones à bâtir. « Ses effets sont attendus dans les prochaines années ».

La valorisation des traversées de localité (Valtraloc) est quant à elle une politique établie. Dans la foulée de la publication du Temps des Rues, le canton édite en 1993 le premier guide Valtraloc. La première réalisation a lieu en 1995 à la Tour-de-Trême, en anticipation du futur contournement de l'agglomération bulloise. Pour Nicolas Pasquier, conseiller communal de Bulle, elle

met symboliquement fin à une « politique de tout-voiture de près de deux décennies », initiée dans la foulée de la mise en service de l'autoroute au début des années 80.

Aujourd'hui, c'est l'ambition d'une ville à 30 qui guide la politique de mobilité de la Ville de Fribourg, dont les ¾ du réseau routier devraient être modérés dans un avenir proche annonce Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal en charge de la mobilité. Sa collègue en charge de l'urbanisme, Andrea Burgener Woeffray, l'affirme quant à elle : « Un changement dans la population se fait sentir, les habitants sont en attente d'interventions qualitatives sur l'espace public de la cité ».

## Des changements qui prennent du temps

Pourtant, dans le même temps, les projets routiers restent d'actualité dans le canton, comme le rappelle Jean Godel. La nouvelle liaison Marly-Matran est à l'enquête publique. Ces dernières années de nombreuses routes de contournement ont été demandées par les communes. « Vingt-six dossiers ont été analysés en 2016 » précise Jean-François Steiert, mais 7 seulement ont été étudiés et 3 retenus en 2018 pour avant-projet et acquisition de terrain : Pré-vers-Noréaz, Romont et Kerzers/Chiètres.

En ville de Fribourg, l'exemple du pont de la Poya (2014, 210 mio) illustre bien les difficultés de ces projets : complexes, longs, coûteux, ils permettent de faire respirer le tissu urbain ancien mais les mesures d'accompagnement tardent à se mettre en place. Après le concours organisé en 2015, la requalification du quartier du Bourg, pourtant libéré de quelque 25 000 véhicules/jour, est toujours attendue... ●

### MOBILITÉ ET ESPACE PUBLIC

Des réflexions à plusieurs échelles  
(photo : Chloé Lambert/La Gruyère).

1982

1983

1984

1985

En Allemagne, test de zones 30 dans des zones pilotes.

Premier numéro du bulletin Rue de l'Avenir.

Première journée d'étude RdA à Zurich.

En France, programme « Villes plus sûres, quartiers sans accidents ». Début de l'expérience des « aires piétonnes » à Chambéry.



La limitation générale de la vitesse en localité passe de 60 km/h à 50 km/h.

L'art. 3 al. 4 de la Loi sur la circulation routière LCR ouvre la porte à l'aménagement de mesures constructives de modération de la circulation.

Normes VSS SN 640.280-285 concernant les mesures de modération de la circulation.

Loi sur les chemins piédestres et les chemins de randonnée LCPR.

# L'ABAISSEMENT DES VITESSES AU SERVICE DU PROJET URBAIN

RUE DE L'ANCIEN-COMTÉ (EN DIRECTION DE BULLE)

Calibrage de chaussée à 5 m/60 pour un axe fréquenté par 14 000 v/jour et une desserte de bus (photo: Jenny Leuba).

Etienne Doyen

La Ville de Bulle (24 000 habitants) a accueilli la pré-journée, avec une visite de terrain et une soirée d'échanges. Deuxième agglomération du canton, la ville offre des réponses originales à ses défis de mobilité.

« Lors de la création de Rue de l'Avenir, l'autoroute venait d'ouvrir, nous étions dans notre période tout-voiture », explique Nicolas Pasquier, conseiller communal en charge des travaux, équipements et espaces publics, et député au Grand Conseil. L'agglomération subit un trafic de transit important. En 1995, le premier aménagement Valtraloc du canton est réalisé à la Tour-de-Trême. En 2001, un Plan directeur des transports est adopté, avec les mesures d'accompagnement de la future route de contournement (2009).

La rue de l'Ancien-Comté fait la liaison entre Bulle et la Tour-de-Trême. Dans le centre de la localité touraine, la section Valtraloc est en régime 30 km/h. L'ancien giratoire a été transformé en carrefour à priorité de droite. Une zone de rencontre est planifiée. L'axe supportait 18 000 véhicules quotidiens avant le contournement, 14 000 actuellement.

## Un gabarit-type de chaussée qui a fait ses preuves

Plus loin, cet axe d'entrée en ville est dimensionné à 5 m/60 avec deux bordures biaisées. Cédric Jungo, Ingénieur de Ville, synthétise cette approche bulloise: « le gabarit minimum pour la route, les arrêts



de bus sur chaussée, les cycles sur la route ou admis sur le trottoir, et des espaces généreux pour les piétons ». Les espaces latéraux sont en effet très larges, laissant un potentiel pour des usages divers et une végétalisation.

Ce gabarit réduit a dû faire l'objet de discussions avec les Transports publics fibourgeois. Après des tests, le principe a été validé, le croisement des bus étant possible à 20 km/h. Cette modération semble porter ses fruits: les vitesses pratiquées sont globalement compatibles avec une zone 30. La mise en zone 30 du centre-ville est d'ores et déjà planifiée.

La mixité des cycles avec les autres usagers sur les axes de la cité interpelle les habitants, le sujet s'est invité dans les débats communaux. Depuis 2015, la Ville s'est dotée d'un plan d'action vélo combinant infrastructures, prévention/formation

et communication. Bientôt, la future gare accueillera une vélo-station de 270 places et une voie verte la reliera à la zone industrielle de Planchy.

## L'éternelle question du stationnement

« Nous sommes dans une région périphérique, la dépendance à la voiture est importante », contextualise Cédric Jungo. La part modale voiture a diminué (de 85 à 79% en 2015), mais elle est supérieure à la moyenne des petites agglomérations (66%). Le maintien du stationnement est une demande des commerçants. Cette thématique est au centre du projet de réaménagement de l'emblématique place du Marché. Fin 2020, les décisions étaient de lier le réaménagement de la place (et la suppression d'une partie des places de parc) avec la réalisation d'un parking souterrain à proximité. ●

1986

Ordonnance sur la protection contre le bruit OPB.

1987

En Allemagne, publication « Stadtverkehr im Wandel », idées novatrices pour le réaménagement des routes principales.

À Bâle, brochure « Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen », (réaménagement des routes cantonales des traversées de villages).



Adoption par le Parlement européen de la Charte européenne des droits des piétons.

1988

Création de Rue de l'Avenir France.

1989

Neuchâtel première ville romande à adopter une conception générale de modération de la circulation (quartiers à 30).

Possibilité cyclistes à contresens dans les rues à sens unique (OSR).

La zone 30 entre dans le droit routier suisse (art. 2a OSR, possibilité d'une signalisation par zone).



# PARCOURS PROSPECTIF AU CŒUR DE FRIBOURG

Julien Lovey

Depuis la mise en place de l'Agglo Fribourg (10 communes totalisant plus de 80 000 habitant·es), d'importants « travaux de rattrapage » sont en cours, comme l'a souligné Pierre-Olivier Nobs. Le conseiller communal a accompagné la traditionnelle visite de terrain, de la salle au centre-ville via la TransAgglo, avec plusieurs arrêts permettant de découvrir des réalisations et des projets.



## RUE JOSEPH-PILLER

Une zone de rencontre inaugurée en 2014.  
(photo : Rue de l'Avenir)

## RUE DE L'HÔPITAL

Projet (en développement) pour le carrefour avec les rues de Rome et Joseph-Piller  
(source : Service de la mobilité Ville de Fribourg).

### Zone de rencontre Joseph-Piller

Mesure d'accompagnement au projet du pont de la Poya, cette zone de rencontre inaugurée en 2014 visait à dissuader les reports de trafic dans les rues du quartier d'Alt, tout en améliorant les conditions de déplacement à pied et à vélo. Les espaces de circulation y ont été redéfinis (réduction à 6m du gabarit de la chaussée) et les trottoirs élargis et plantés d'arbres. Des places de stationnement vélo, des bancs publics et du mobilier urbain sont venus agrémenter l'espace public, tandis qu'au droit du carrefour avec la rue Jean-Grimoux, la zone 20 est marquée par une matérialité très distincte.

### Requalification de la rue de l'Hôpital

Sur cet axe à fort trafic, la cohabitation des différents modes est aujourd'hui difficile. Les infrastructures cyclables sont lacunaires et l'absence de mesure de

priorisation bus pénalise la progression des deux lignes qui y circulent. Pour y remédier, la Ville projette à l'horizon 2024 l'insertion de bandes cyclables et d'une voie-bus. Mais l'intervention la plus spectaculaire est celle projetée sur le carrefour avec les rues de Rome et Joseph-Piller, prévoyant la suppression du giratoire actuel au profit d'un tronçon en zone de rencontre, facilitant la cohabitation de tous les modes et la continuité de la TransAgglo (voie verte d'agglomération).

### Extension de la zone piétonne du centre-ville

La volonté des deux restaurateurs des rues du Criblet et de l'Abbé-Bovet a été l'élément déclencheur de l'extension de la zone piétonne de la rue de Romont sur ses ruelles adjacentes. Malgré la présence de plusieurs commerces et établissements publics, ces

rues présentent aujourd'hui peu d'attrait et sont largement dévolues au stationnement, qui génère un trafic de recherche de place non négligeable.

La démarche de concertation s'est conclue par la décision d'une réalisation par étapes, avec une mise en zone piétonne de ces rues dès 2022, accompagnée d'aménagements légers et réversibles dans un premier temps, dans l'attente d'un réaménagement complet.

### Des planches thématiques

Les réalisations et projets abordés lors de la visite, documentés sur des planches thématiques préparées par les services de la Ville pour la journée, sont disponibles sur notre site internet. Ils mettent en lumière la volonté de « reconquête de la rue » dont fait preuve l'exécutif fribourgeois. « Le mouvement est en marche » nous assure Monsieur Nobs. On a pu le voir sur le terrain. ●

1990

Le Temps des Rues, publication de l'IREC-EPFL et du GCR (RdA), tirée à 18 000 exemplaires, devient une référence dans le domaine.

Réaménagement de la Frankfurterstrasse à Hennef (9-12 000 v/j), un exemple qui inspirera le modèle bernois.

1991

Début du projet de réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen, première expérience de ce qui deviendra le « modèle bernois ». La Suisse va découvrir la « bande polyvalente centrale » et une nouvelle approche des axes principaux.



1992

En Autriche, Graz, (200 000 habitants) devient la première « ville à 30 » au monde.

Normes VSS SN 640 040-045.  
Types de routes – enfin des nuances !  
Normes VSS SN 640 200-202  
Profils géométriques types – des nuances, suite !

1993

À Fribourg, publication du premier guide Valtraloc (valorisation des traversées de localité).

# DELÉMONT: UNE ZONE TEST À L'AVENUE DE LA GARE

Julien Lovey

Le centre-ville de la capitale jurassienne s'articule autour de deux pôles : la vieille-ville et le secteur de la gare, aux rues commerçantes bien animées. Si ces deux pôles restent si dynamiques et attractifs, ils le doivent à plus de 20 ans d'une politique publique globale et cohérente dont le but affirmé est de maintenir les commerces au centre-ville et d'y améliorer la qualité de vie.

Le nouveau plan d'aménagement local, «Delémont, cap sur 2030» (2017), ambitionne de faire du centre-ville un endroit dynamique où il fait bon vivre. La modération de la circulation est l'un des principaux leviers à disposition de la municipalité selon Steven Quiquerez, urbaniste communal adjoint. La Ville prévoit ainsi de passer la quasi-totalité des voiries du centre en zone de rencontre et l'essentiel des quartiers en zone 30.

Au sein de l'axe «Gare – Vieille ville», l'avenue de la Gare joue un rôle structurant. Une avenue qui constitue encore un axe important de transit et n'a pour le moment que peu d'espaces publics qualitatifs à offrir. Son réaménagement est planifié à l'horizon 2025, mais la Ville, sous l'impulsion notamment de commerçants et restaurateurs de la place, a souhaité y développer un premier projet dès l'été 2020. Avec l'aménagement d'une zone de rencontre sous forme provisoire sur la portion centrale de l'avenue, soit le tronçon le plus commerçant.

## Un test grandeur nature

L'objectif de l'aménagement est de tester les effets de la mise en zone de rencontre, en termes de reports de trafic sur les axes adjacents et de comportements des usagers. La zone provisoire mise en place est agrémentée d'éléments de mobilier en

bois, conçus dans le cadre d'une démarche participative. L'aménagement offre des assises qui favorisent l'appropriation de l'espace et apporte de la végétation dans un secteur particulièrement minéral. Différentes manifestations y ont aussi été organisées, afin d'animer les lieux.

En plein contexte Covid, on ne peut que se réjouir de cette première intervention permettant de sécuriser et d'améliorer le cadre de vie du centre-ville de Delémont, qui devient plus agréable à parcourir à pied ou à vélo et invite au séjour dans un espace public plus qualitatif. La population devrait être tout prochainement questionnée sur le projet, préalablement à la mise au point de l'aménagement définitif. ●



## À BERNE, DES QUARTIERS ENTIERS À 20 KM/H

E. Doyen/D. von der Mühl

La Ville de Berne développe depuis 20 ans une politique globale et proactive des zones de rencontre dans les quartiers. Le nombre de zones réalisées ou en projet augmente chaque année, on en décompte actuellement 150. Les premières étaient réalisées sur une ou deux rues d'un quartier déjà à 30 ; aujourd'hui les zones étendues, à l'échelle d'un quartier entier, se multiplient. La plus récente, celle du Hochfeld, abrite 10 000 habitants.



Begegnungszonen in der Stadt Bern  
Gemeinsam für den öffentlichen Raum

(Source: Ville de Berne)

Les aménagements sont évolutifs, souvent légers, et définis avec les habitant·es. Les impacts sont positifs, les vitesses diminuent et les accidents également. Et les zones de rencontre sont plébiscitées par une part importante de la population, la demande de nouvelles zones ne semble pas faiblir.

Mais... qu'en pense le Canton? «On ne l'entend pas, car il nous soutient», explique Jürg Stähli, du Service de la circulation. Un soutien qui en aura fait rêver plus d'un-e dans la salle! ●

### POUR EN SAVOIR PLUS

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) et Bulletin 1/2017.

### MOBILIER ÉPHÉMÈRE

et végétalisation pour la zone de rencontre provisoire (source: Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics, Ville de Delémont).

1994

Suppression de l'obligation pour les piétons de manifester par un signe leur intention de traverser.

1995

Plan piéton de Genève, une démarche qui deviendra une référence, en Suisse et au-delà.



1996

Vaud: publication de la Charte des espaces publics, position nouvelle du canton concernant l'espace-rue en localité.

Projet-pilote «Flanierzone» à Burgdorf/Berthoud (BE), qui ouvrira la porte à la zone de rencontre en 2002.



1997

Réaménagement de la Seftigenstrasse à Wabern (20 000 v/j), nouvel exemple du «modèle bernois», avec intégration du tram (tram sur chaussée, traversée rectiligne d'un giratoire).

# CRÉER DES ESPACES, AVEC LES HABITANT·È·S

Etienne Doyen

L'atelier OLGa accompagne les usager·ère·s dans la reconquête des espaces publics de la ville apaisée. Aperçu de la méthodologie avec un projet à Sierre.



**AVENUE DE LA GARE**  
À gauche, l'état initial.  
À droite, l'une des trois variantes conçues avec les habitant·e·s, testées chacune pendant plusieurs semaines (source : OLGa et Florence Zufferey).

**A**ctiver les espaces publics, c'est le credo de l'atelier OLGa. Le travail avec les usagers·ères est un fil rouge de son approche. La ville apaisée nécessite la reconquête d'espaces dédiés aux circulations ; l'atelier travaille sur ces espaces et contribue à les faire (re)exister.

À Sierre, le bureau a été mandaté par la Ville pour un travail sur l'avenue de la Gare, un tronçon de rue de 70 m, avec une largeur de 20 m de façade à façade. La chaussée est bordée de chaque côté d'un trottoir avec alignement d'arbres. L'espace est voué à être piétonnisé dans quelques années. Un processus participatif a alors été mis en place en lien avec l'objectif de la Ville de l'inscrire dans un urbanisme tactique : donner à voir et à vivre l'espace autrement, avec un dispositif léger, pour anticiper et alimenter un projet ultérieur de réaménagement.

## Un processus de co-construction

Le processus impliquant des usagers·ères s'est déroulé en plusieurs étapes. Un premier diagnostic collectif posé sur l'espace-public,

puis deux ateliers de co-conception où les personnes présentes ont pu imaginer différents concepts d'utilisation du lieu et réfléchir au mobilier urbain souhaité. En quatrième étape, trois variantes d'aménagement ont été testées sur place en vraie grandeur, durant plusieurs mois. Viendra ensuite un bilan de ces variantes et la mise en place de la variante retenue. Cet aménagement transitoire final constituera la base pour la mise à l'enquête du futur projet. Enfin, en clôture de projet, un moment festif d'inauguration de l'aménagement est prévu. Une approche similaire a été utilisée pour les rues du Midi/de Beauséjour et la place du Vallon à Lausanne (voir *bulletin Rue de l'Avenir* 2/2021).

## Des espaces-publics pensés pour leurs usagers·ères

Andrea Burgener Woefray, conseillère communale à Fribourg en charge de l'urbanisme, en avait appelé en début de journée à la mission des autorités d'aménager des espaces de qualité et de faire confiance aux usagers·ères pour se les approprier. Pour elle,

« l'espace éduqué », et une haute qualité d'espace inspire le respect. L'approche d'OLGa lui fait écho. En travaillant finement sur la qualité des espaces publics, la démarche permet de révéler les potentiels inexploités de certains de ces espaces. Une ressource pour toutes et tous ? Jade Rudler énonce un principe de conception du bureau : « L'urbaniste doit rester garant du caractère public de l'espace. Il doit veiller à ce que l'espace ne soit pas privatisé par quelques habitants. »

**« DONNER À VOIR ET À VIVRE L'ESPACE AUTREMENT, POUR ANTICIPER ET ALIMENTER LE PROJET ULTÉRIEUR. »**

Ce travail délicat et parfois très « simple » sur les espaces publics répond aux demandes actuelles d'apaisement, de qualité de vie et de végétalisation de nos villes. Les solutions apportées sont souples, légères, partagées. Une flexibilité et une évolutivité appréciées, à permettre aussi à plus long terme ? ●

1998

Achèvement du réaménagement de la Bernstrasse à Zollikofen.

1999

Premier Pedibus à Lausanne.  
Vaud : publication brochure « Traversées de villages ».

2000

Création de l'« unité locomotion douce » de l'OFROU.

Normes VSS SN 640 210-213 un pas de plus vers l'intégration des routes/rues et du cadre bâti.  
Conception de l'espace routier.

2001

L'Initiative « Rues pour tous » est rejetée par 79.7% des votants.

# POLITIQUES TRANSVERSALES POUR UNE VILLE DURABLE ET INCLUSIVE

Lucile Develey

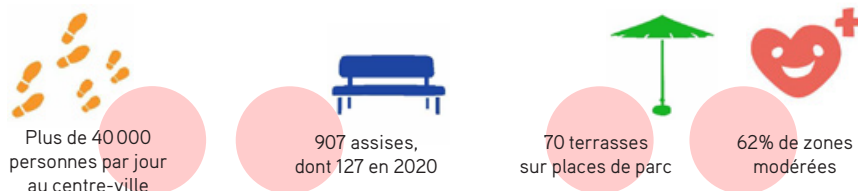
La Ville de Lausanne abrite 150 000 habitant·e·s, dans une agglomération qui en compte le double. Pour répondre aux besoins de sa population, la Ville met l'accent sur des approches transversales et des démarches plaçant l'usager·ère au cœur du projet.

rapidement aux nouveaux besoins des habitant·e·s: les 7,5 km d'aménagements cyclables et la vingtaine de zones modérées et de rencontre créées en 2020, la fermeture des quais d'Ouchy et de Belgique le week-end, etc. Sans compter la limitation à 30 de nuit sur les axes principaux (voir *Bulletin 1/2020*).

## Adaptation et approche holistique

Les enjeux sont cependant encore nombreux. Outre l'atteinte des objectifs chiffrés ambitieux du Plan climat d'ici 2030, notamment au niveau de la répartition des parts modales, Florence Germond a soulevé le travail à faire sur le cadre légal. Aujourd'hui encore très figé, il crée de fortes contraintes et génère de lourds processus administratifs. Le COVID-19 a dans ce sens été un levier, qui a permis de tester des aménagements et de mettre en œuvre des mesures qui n'auraient pas vu le jour avant plusieurs années sans ce contexte particulier.

Au-delà du cadre, il y a également la nécessaire continuelle adaptation des aménagements urbains pour qu'ils restent proches des besoins de la population, soient inclusifs et permettent de valoriser tous les points de vue, sans oublier de respecter l'âme de chaque quartier. ●



Florence Germond, conseillère municipale depuis 10 ans, en charge des finances et de la mobilité depuis 2016, en a présenté les principaux leviers, réalisations et enjeux.

## Compter, comprendre, puis planifier

Récolter des données tant qualitatives que chiffrées sur les pratiques de mobilité et d'usage des espaces publics permet de développer des projets répondant aux besoins réels de la population. La Ville de Lausanne l'a bien compris et a entrepris plusieurs démarches pour analyser son fonctionnement et ses lacunes. Un diagnostic des espaces publics du centre-ville a été effectué en 2019-2020 par l'agence d'urbanisme Gehl Architects, qui a permis notamment de mettre en avant la sous-représentation de certains usagers dans des espaces centraux (femmes, enfants et seniors) ainsi que l'omniprésence des véhicules motorisés, parqués ou circulant. Un sondage sur les habitudes et aspirations en matière de mobilité est également en cours à l'échelle de l'agglomération. Les résultats

de ces études offrent une base solide pour appuyer politiquement les projets de requalification et de modération.

## La ville, espace de co-création

La Ville a mis en place depuis de nombreuses années des manières de créer la ville en plaçant les usagers·ères au centre: démarches participatives, réaménagements en co-création avec les habitant·e·s, etc. (voir *Bulletin 2/2021*). Les exemples d'espaces conviviaux qui ont fleuri en ville sont ainsi nombreux, avec comme ambition de passer de l'utile à l'agréable. On peut citer la transformation de la rue des Echelettes, qui est passée en été 2021 d'une rue à prédominance du stationnement à un espace végétalisé, fermé au trafic et où jouent désormais les enfants du quartier. Les habitant·e·s ont porté le projet, enlevé le bitume, planté des arbustes et peint le sol lors d'un chantier participatif.

Citer aussi les nombreuses mesures, provisoires ou pour certaines désormais pérennes, qui ont découlé du contexte particulier du COVID-19, pour répondre

## ESPACES PUBLICS EN CHIFFRES

(source: Ville de Lausanne).

## POUR ALLER PLUS LOIN

Gehl et Ville de Lausanne, Lausanne, une petite ville avec les qualités d'une grande, 2021 (voir sur notre site).

<https://rue-avenir.ch/themes/mobilite-dapres/suisse/lausanne/>

2002

Le bpa prend position en faveur du « modèle 50/30 ».

Réaménagement de la Place Centrale à Bière et signalisation en zone de rencontre, avec 10-12 000 v/j et nombreuses lignes de bus.

2003

Entrée en vigueur de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Message du Conseil fédéral: « L'instauration de zones à vitesse réduite sera simplifiée ».

Mise en consultation du Plan directeur de la locomotion douce (DETEC). La mobilité douce devient le « 3<sup>e</sup> pilier du système de transport de personnes ».

2004

Inauguration de la Schwarzenburgstrasse réaménagée, à Köniz, premier exemple en Suisse d'axe à forte circulation (18 000 v/j et desserte bus) limité à 30 km/h.

Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), base légale de l'accessibilité pour tou·te·s.

Code de la Rue en Belgique, qui introduit notamment la zone de rencontre et consacre le principe de précaution. La France suivra en 2008.

2005

Premier exemple en Suisse de 30 km/h sur un axe principal à fort trafic.



Quand les habitant·e·s s'engagent

# LE RÔLE ESSENTIEL DES ASSOCIATIONS

Yves Delacrétaz

Le Prix Rue de l'Avenir 2021 récompense le combat mené depuis 2007 par le Collectif Vinet-Beaulieu pour lutter contre le bruit routier et améliorer la qualité de vie dans le quartier. Une longue saga marquée par la ténacité et la persévérance, mais aussi l'engagement politique. Et le sens de la communication.

**E**n 2007 un groupement informel d'habitants des avenues de Beaulieu et Vinet, au centre de Lausanne, déposait une pétition communale demandant des améliorations de leurs conditions de vie et une limitation de la vitesse à 30 km/h dans leurs rues.

Le groupement dut attendre pendant quatre ans une réponse de la Municipalité, qui s'avéra finalement négative: un abaissement à 30 km/h « n'est pas possible sur un axe principal ».

## Action politique et outils juridiques

C'est grâce à l'entrée au Conseil communal lausannois d'une habitante membre du groupement, Anne Decollogny, qu'une motion communale a pu être déposée en 2012. Intitulée « Qualité de vie – pour un 30 km/h au centre-ville », la motion fut balayée à son tour, pour le même motif.

Dans l'intervalle, le collectif s'était constitué en association et avait mandaté un ingénieur pour élaborer des propositions. Afin de peser politiquement, il finit par déposer une opposition au grand projet des axes forts de transports publics de l'agglomération. En faisant valoir que ce projet pouvait induire des reports de trafic vers les avenues Vinet et de Beaulieu.

En 2016 l'opposition était rejetée par l'Office fédéral des transports. L'association menaçait alors de faire recours, incitant la



Ville de Lausanne et le Canton de Vaud à prendre enfin au sérieux ses revendications et à procéder à un important test, sur deux ans, d'une limitation à 30 km/h de 22 heures à 6 heures sur les deux avenues concernées.

## Un suivi actif pendant le test

La suite est connue: réalisé entre 2017

et 2019, le test se révéla extrêmement concluant et la Ville pris la décision d'étendre la mesure à un grand nombre d'axes lausannois. Le Canton, de son côté, encourage désormais les communes vaudoises à mettre en place le 30 km/h nocturne, sous certaines conditions.

Durant toute cette période l'association continua de faire pression sur les autorités communales, d'une part en coordonnant six pétitions jumelles, signées au total par plus de 1500 habitants, demandant la limitation à 30 km/h de nuit dans différentes rues du centre lausannois, et d'autre part en déposant au Conseil communal un postulat « À 30 km/h à toute vitesse », demandant d'étudier l'extension de la mesure à tout le centre-ville, mais aussi à la journée, puisque le bruit ne s'arrête pas à la nuit!

## Le pouvoir de faire bouger les lignes

En ville les habitants se font de plus en plus entendre. Et ils sont de plus en plus entendus par les autorités. L'expérience lausannoise montre qu'un collectif d'habitant·e·s peut acquérir des compétences techniques, juridiques et devenir un partenaire à part entière. En décernant son Prix 2021 à une association d'habitant·e·s, Rue de l'Avenir souligne l'importance de la réappropriation des villes par celles et ceux qui y résident et le pouvoir qu'ont les habitant·e·s de faire bouger ce qui semblait impossible. ●

### PRIX 2021

Anne Decollogny, ancienne présidente du Collectif Vinet-Beaulieu (photo: Rue de l'Avenir).

### « DES BALLONS AUX BALCONS »

manifestation de soutien des habitant·e·s riverain·e·s pendant le test (photo: Collectif Vinet-Beaulieu).

2006

Création du Réseau RUES, dont Rue de l'Avenir est un des organismes co-fondateurs.

2007

2008

La France adopte la zone de rencontre. Le Luxembourg suit en 2008, l'Autriche en 2013.

2009



Introduction des « zones environnementales » (vignettes d'émission) en Allemagne.

# UN TOUR D'ÉCHANGES À POURSUIVRE

Dominique von der Mühl

La table ronde du jeudi soir à Bulle a réuni des représentants des six cantons romands ainsi que Fritz Kobi, ancien ingénieur en chef d'arrondissement pour le canton de Berne. Fribourg (Valtraloc/1993) et Vaud (Charte des espaces publics/1996) ont innové dans les années 90. Qu'en est-il des réalisations sur le terrain ? Qu'est-ce qui a changé dans le temps et vers quoi va-t-on ?

Le « modèle bernois » reste une référence à l'échelle suisse voire au-delà. La démarche a apporté une vision presque révolutionnaire au début des années 90 pour les axes principaux, avec l'idée d'y intégrer toutes les fonctions de la rue. Et des réalisations qui ont contribué à faire évoluer les normes. Köniz a été le premier exemple d'axe principal à 30 km/h, abondamment visité et pourtant longtemps resté unique. Fritz Kobi a souligné l'importance des études de suivi, de « toujours apprendre d'un projet pour les projets suivants », d'exploiter les opportunités. Et de travailler en interdisciplinarité.

## Des approches cantonales diverses

Du côté des cantons romands, le tour de table a illustré des visions et des politiques très différentes, allant de la frilosité à la proactivité. Le cadre législatif est daté dans la plupart des cantons, pour certains cela constitue un frein, pour d'autres les lois devraient être révisées mais offrent une marge de manœuvre pour qui veut l'exploiter. Le Valais se distingue par une politique globale active, articulant lutte contre le bruit et approche qualitative. Les communes sont demandeuses, le canton se dit aujourd'hui presque « victime de son succès ». L'arrivée d'une nouvelle génération de techniciens (dans les services, dans les bureaux) n'est pas étrangère à cette évolution. Les processus de type mandats d'étude parallèles (MEP) font école pour les projets routiers.



QUAND LA ROUTE S'ADAPTE AUX VILLAGES et non plus l'inverse – Projet d'aménagement à Vétroz/VS (source : Concept cantonal de la mobilité 2040, canton du Valais).

## Plusieurs questions évoquées

Quant aux aménagements, plusieurs aspects ont été évoqués. Intérêts respectifs d'une réduction de gabarit de chaussée vs un espace généreux à l'usage de plusieurs usagers. Répartition des coûts entre communes et canton. Exigences posées par la prise en compte des PMR, qui mettent en question aujourd'hui la lente évolution vers une séparation moins marquée. Poids de normes routières à caractère technique et évolution potentielle vers un processus de production plus ouvert et interdisciplinaire. Abaissement de la vitesse bien sûr, notamment en lien avec le bruit routier. Au final le tour d'échanges s'est révélé trop court, d'évidence il sera intéressant de le poursuivre. À l'occasion d'une prochaine journée ? ●

## En Valais

### REPENSER LES TRAVERSÉES DE LOCALITÉ COMME DES ESPACES PUBLICS

Françoise Lanci-Montant

C'est une vision ambitieuse de la mobilité en Valais qu'a présentée Eric Duc, chef de section du Service de la mobilité du canton. On le sait, le Valais a donné pendant longtemps une large place à la voiture. Certaines routes réservent ainsi près de 50% d'espace au trafic motorisé alors qu'il ne représente guère plus de 27% de l'usage de l'espace public. Le canton se perçoit encore comme montagnard, pourtant aujourd'hui 70% de la population valaisanne habite en plaine, à moins d'un kilomètre d'une gare. Si la voiture reste parfois indispensable pour les résidents des vallées, deux tiers de la population pourraient favoriser l'usage des transports publics. Depuis 2018 et l'adoption du « Concept cantonal de la mobilité 2040 », les objectifs et le narratif ont changé. Jusqu'alors on parlait de « routes » ; désormais on les nomme « espaces publics ». On parle requalification de rues, intégration des modes doux, réduction des vitesses, pacification des traversées et impératifs de qualité de vie. À terme le canton envisage de revoir les vitesses de 500 traversées de localité, avec un objectif d'abaissement à 30 km/h. Cela ira de pair avec la mise à jour des bases légales qui permettront de disposer d'un réseau de mobilité douce cantonal. Gardons un œil attentif sur le Valais qui nous réserve quelques belles surprises. ●

2010

Lutte contre le bruit routier : 1<sup>er</sup> arrêt du TF/Zoug. Pas d'allègements sans expertise sur l'effet d'un abaissement de la vitesse.



2011

Premiers plans de mobilité scolaire ([www.mobilitescolaire.ch](http://www.mobilitescolaire.ch)).

2012

Lausanne première commune amie des enfants en Suisse romande (et première grande ville de Suisse). Sion suivra en 2014, Genève en 2018, Martigny en 2021.

Fondation du Réseau suisse des Villes amies des aînés.

Programme national d'action Via Sicura.



2013

# UN PRIX SPÉCIAL QUI TRANSCENDE LES FRONTIÈRES

Sandra Bonilla de Cazorla

« Informar, intercambiar, inspirar »... la devise de l'association Rue de l'Avenir a voyagé au-delà des Pyrénées pour faire une halte à Bilbao, en Espagne première ville au monde de plus de 300 000 habitants ayant limité la vitesse à 30km/h dans toute la zone urbaine.



**UNE REMISE DE PRIX**  
assurée en duplex Fribourg-Bilbao  
(source : Rue de l'Avenir).

Le prix international 2021, décerné à l'occasion des 40 ans de Rue de l'Avenir, a été réceptionné en visioconférence par Alfonso Gil, municipal en charge de la mobilité et de la durabilité (et désormais membre du Sénat), acteur majeur de la modération des vitesses à Bilbao et porte-parole d'une Municipalité clairement engagée avec une priorité : la santé des habitants.

## « 30 fois plus de santé »

Limiter les vitesses en ville veut aussi dire vivre mieux : plus de santé, plus de sécurité, moins de bruit et moins de fumée. Le bilan après la généralisation du 30 km/h à Bilbao, met en évidence une réduction efficace des externalités négatives du trafic en ville. L'occurrence des accidents de la route est moindre (-25%), au même titre que le nombre de blessés graves (environ 60% en moins), du fait de collisions à des vitesses plus basses. Selon les premiers chiffres communiqués par la mairie de Bilbao après l'adoption de la mesure, le niveau sonore

moyen en ville est passé de 68 à 66 dB (A), soit une diminution de 2 dB (A). Une réduction des émissions de gaz toxiques (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, ...) a également été relevée.

## « Vivre 30 fois mieux »

La ville à 30 km/h est un tournant majeur de la mobilité urbaine, tout autant qu'une décision politique courageuse qui suit la profonde mutation que Bilbao et sa région métropolitaine subissent depuis une trentaine d'années. Preuve édifiante que la rue n'est pas uniquement un espace de circulation, mais bien un espace de vie, aux fonctions multiples où chaque usager doit trouver sa place. ●

### POUR ALLER PLUS LOIN

Bulletin 1/2021 (voir article en page 5) et version longue du texte téléchargeables sur notre site.

## EN EUROPE : DES VILLES ET DES PAYS QUI BOUGENT

D. von der Mühl



La rubrique Villes d'ici et d'ailleurs du site de Rue de l'Avenir foisonne d'exemples parmi lesquels Alain Rouiller a puisé pour donner un aperçu de l'évolution en cours à l'échelle européenne. Avec en point fort l'abaissement de la vitesse. Le 30 km/h progresse, à l'échelle de villes – Paris, Bordeaux, Lyon prochainement, près de 200 villes en tout – et désormais de pays – Espagne premier « pays à 30 », aux Pays-Bas on vote la généralisation. La crise sanitaire a été un accélérateur : Washington a passé à 30 en une journée pendant la pandémie. Au niveau mondial, des organismes internationaux prennent position pour le 30 (AG des Nations Unies, campagne de sensibilisation de l'OMS). Un changement sociétal qui reste encore modeste en Suisse et n'est parfois pas perçu par les élus, l'administration, les médias. Ce balayage d'exemples a aussi permis de parler de gestion de l'accès motorisé, à différentes échelles (quartiers, rues principales, centres), de réaffectation d'espace grâce à la suppression de places de stationnement (dans certaines villes par milliers), de stratégies vélos et d'urbanisme tactique (micro-aménagements et aménagements éphémères). ●

2014

Lancement **Initiative vélo**. 15 000 signatures récoltées en trois mois.

2015

Grenoble, première **métropole à 30**.

12 thèses de la SVI en faveur du 30 km/h en localité.

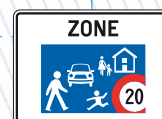
2016

Obligation d'accorder le **contresens cyclable** dans les rues à sens unique (sauf impossibilité).

Lutte contre le bruit routier : **2<sup>e</sup> arrêt du TF/Zoug**. L'abaissement de la vitesse doit être testé, sur une période suffisamment longue, et doit prendre en compte aussi les pics.

2017

À Berne, plus de 100 zones de rencontre dans les quartiers. Plus de 1000 en Suisse.



# LA «VILLE DOUCE»

Martin Walther

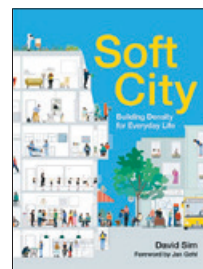
Avec enthousiasme et à l'aide de nombreux exemples pour illustrer son propos, David Sim nous a fait prendre de la hauteur sur ce qui fait la ville, ses habitants et les enjeux d'en prendre soin. Inspirant pour tous les acteurs de l'urbain. Comme l'est son livre récemment paru, «Soft City».

Le livre est sous-titré : densité, diversité, proximité dans la vie quotidienne. C'est dire que le sujet de prédilection de l'auteur est l'analyse de la ville et ses aménités, ce qui fait urbanité aujourd'hui : les humains dans leur relation spatiale et sociale avec l'environnement construit.

Grandement inspirés par une activité de 20 ans au sein de l'agence Jan Gehl Architects, dont il reste partenaire en tant qu'expert, ses propos révèlent la dimension humaine dans ce qu'il nomme la «culture du trafic». À l'instar d'un ethnologue, l'auteur analyse le piéton tant dans sa dimension d'être humain comme «animal social» que dans ses déplacements en relation avec l'aménagement de nos rues.

## Mesurer ce qui nous tient à cœur

L'analyse et l'observation à l'aide de mesures chiffrées sur le comportement des piétons et des cyclistes constituent des outils pour agir. Times Square à New-York en est un exemple emblématique : 90% d'usagers piétons, 90% d'espace routier... Des arguments qui ont fondé la réalisation d'une place piétonne au cœur de la Grande Pomme ! Autre exemple, l'analyse de la motivation des



### DAVID SIM

«L'homme est un petit animal, lent, sensible et curieux, dont la vitesse est de 5 km/h.» (photo : Chloé Lambert/La Gruyère).

cyclistes à Copenhague en 2006, qui permet de constater que l'argument «parce que c'est pratique, rapide et facile» est de loin le plus important (61%), avant les motifs de santé (19%), financiers (6%) ou de protection de l'environnement (1%).

## La durabilité dans ses trois dimensions

Les trois piliers du développement durable apparaissent en filigrane de l'exposé. Dimension sociale de l'espace public, qui favorise les rencontres entre les différents usagers. Le vélo «conversationnel» illustre bien l'idée que pour les cyclistes aussi il est possible de discuter tout en roulant, à condition que la piste cyclable soit suffisamment large. Dimension économique, avec un potentiel d'achat supérieur du client à pied ou à vélo, attiré par les odeurs d'une

boulangerie et plus flexible dans son parcours qu'un automobiliste. Dimension environnementale, avec le changement climatique, les nuisances du trafic ou les projets de densification qui représentent aussi des opportunités et un levier pour aménager des espaces publics accueillants et résilients.

## Un puzzle urbain tout en finesse

Pour l'auteur, la qualité de vie en ville est la résultant d'un puzzle prenant en compte et articulant de manière complémentaire l'usager-ère à pied ou à vélo, les transports publics et l'espace public. Un exercice tout en finesse et en «douceur» pour une ville «des instants», quelle qu'en soit la durée. Plus que des lieux où se déplacer, les rues sont d'abord des espaces publics où se rencontrer. ●

### POUR EN SAVOIR PLUS

David Sim, *Soft City*, Island Press, 2019. Édition en français à venir.

À lire aussi (sur notre site) : Pour une ville plus douce, interview de David Sim par Jean Godel, paru dans le Journal de la Gruyère du 9 octobre 2021.

2018

Première zone de rencontre étendue de Suisse dans le quartier du Burgfeld, à Berne.

Introduction de la «rue partagée» au Québec, sur le modèle européen de la zone de rencontre.

Contre-projet initiative vélo accepté par 73.6% des votant-e-s et par tous les cantons. Les voies cyclables entrent dans la Constitution.

2019

Publication des résultats de l'étude pilote de la Confédération sur les axes principaux à 30 km/h.

2020

Bilbao (350 000 hab) passe 100% de ses rues à 30 km/h.

L'Assemblée générale des Nations Unies valide la Déclaration de Stockholm et le 30 km/h généralisé dans toutes les villes et villages au niveau mondial.



2021

La Région bruxelloise (1.2 mio hab) passe au 30 km/h généralisé.

Lausanne passe la majorité de ses axes principaux à 30 la nuit.

Sondage du bpa : 52% des Suisses favorables au 30 km/h en milieu urbain.

Campagne mondiale de l'OMS en faveur du 30 km/h généralisé.

2022

30 km/h généralisé à Paris.

Tous les villages et toutes les villes d'Espagne passent au 30 km/h.

Le Conseil fédéral met en consultation une procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 sur les routes d'intérêt local.