

RUE DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



POUR DES QUARTIERS À FAIBLE CIRCULATION

RETOUR SUR LA CONFÉRENCE EN LIGNE DU 3 FÉVRIER

Le 3 février dernier, plus de 700 personnes ont participé à la conférence en ligne organisée par Rue de l'Avenir Suisse et France en partenariat avec le Cerema de Lyon, qui a esquissé les contours encourageants de l'évolution des villes vers une circulation maîtrisée et apaisée. Les exemples emblématiques repris dans ce numéro illustrent des voies possibles vers des quartiers – voire des villes entières – à faible

circulation. Une source d'inspiration pour la Suisse, où de telles mesures peinent encore à se concrétiser, malgré les demandes d'habitants-e-s qui se font plus pressantes.

Le plan de circulation « en marguerite » mis en place à Groningue il y a 50 ans déjà, a fait des émules. La plupart des villes hollandaises l'ont appliqué avec succès en empêchant le transit motorisé dans toutes leurs zones 30, sous l'égide du programme « sécurité durable ». La référence actuelle en Europe est Gand, qui a repris et perfectionné le modèle de Groningue, au grand dam des sceptiques qui pensaient impossible de réduire le trafic par une simple modification du schéma de circulation. En Grande Bretagne, c'est une démarche

nationale qui a permis la création de centaines de quartiers à faible circulation, dans un premier temps en réponse à la pandémie et au besoin de donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes.

Si ces politiques volontaristes ont souvent dû faire face à une première vague de contestation, parfois forte, elles ont toutes finies par être plébiscitées... la volonté politique semble donc payer ! Signe qu'elle s'appuie sur une prise de conscience individuelle et collective qui émerge.

Des politiques qui ne se limitent pas aux quartiers aisés et qui pourraient s'extrapoler avec bénéfice à d'autres types de communes, avec une approche globale attentive à réduire le risque de reports de trafic en périphérie. ●

Initiative populaire

LE CENTRE DE BERLIN BIENTÔT SANS VOITURES?

Alain Rouiller

Un comité d'initiative, Berlin Autofrei ([Berlin sans voiture](#)), a lancé avec succès une initiative populaire qui demande que le centre élargi de Berlin soit sans voiture ou presque.



Un million d'habitants concernés

La zone envisagée est très importante, 88 km², soit les 2/3 de la ville de Paris, et elle compte un million d'habitants.

Dans la pratique, le centre élargi de Berlin ne serait pas totalement exempt de voitures puisque les professionnels et les personnes à mobilité réduite pourraient continuer d'y circuler. Pour le reste, seules les locations de voiture pour une durée limitée, par exemple dans le cadre d'un déménagement, seraient autorisées.

Pourquoi cette initiative

Les initiants sont partis du constat que la majorité rose-rouge-verte de Berlin n'arrivait pas à se mettre d'accord pour proposer une mobilité décarbonée et une réduction de la place de la voiture à Berlin, malgré une circulation automobile ingérable.

Le droit d'initiative berlinois

La ville-état de Berlin connaît comme la

Suisse le droit d'initiative populaire. Les citoyens ont utilisé cet outil démocratique à quelques reprises ces dernières années, notamment sur des sujets portant sur le logement et sur la politique cyclable de la ville.

La procédure berlinoise diverge un peu de celle que nous connaissons en Suisse. Elle comprend trois phases: les initiants doivent d'abord récolter au minimum 20 000 signatures, puis 170 000 dans un deuxième temps. Dans la troisième phase le Parlement berlinois doit soit accepter le projet soit le soumettre à la votation populaire.

Au printemps 2022, les militants de Berlin préparent les deuxième et troisième phases avec la récolte de 170 000 signatures et la votation populaire qui va suivre. ●

LES MILITANTS DE BERLIN AUTOFREI

se rendent chaque semaine un quartier différent pour rencontrer les groupes locaux et les habitants en vue de la votation à venir (source: Berlin Autofrei).

BIENVENUE CYNTHIA, MERCI MARTINA!



Changement au secrétariat de Rue de l'Avenir en ce début d'année: Cynthia Magnin a pris la relève, dès février, de Martina Lèzat.

Cynthia dispose d'un master en sciences de l'environnement de l'UNIL, elle est environmentaliste indépendante depuis 3 ans et parallèlement enseignante en yoga. Au cours d'une expérience professionnelle de près de 10 ans elle a développé des compétences en communication, dont Rue de l'Avenir pourra profiter, à côté de ses compétences pratiques. Sensibilité à l'environnement et à la qualité de vie dans l'espace bâti, intérêt pour la transmission des connaissances, cycliste au quotidien, autant de points communs avec Martina, qui aura assuré sur un peu plus de trois ans le secrétariat de l'association, et les multiples tâches qu'il recouvre, avec engagement et conscience professionnelle. Et il en aura fallu tout particulièrement pour traverser les deux années bousculées que nous venons de vivre. Un très grand merci à elle!

Accessoirement, ce passage du témoin suppose aussi un changement d'adresse pour Rue de l'Avenir: après un passage à Genève, le secrétariat – et siège de l'association – est revenu dans le canton de Vaud. ●

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.

SECRÉTARIAT

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

Zone à faible circulation (LTN) dans l'arrondissement de Lambeth à Londres. (photo: Lambeth Council)

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro:
J. Lovey, A. Rouiller

MILAN: LES PIAZZE APERTE TRANSFORMENT LA VILLE

Françoise Lanci-Montant

Dans l'Italie des années 80, les places faisaient office de stationnement à ciel ouvert où s'entremêlaient pare-chocs et carrosseries. Cette époque est bien révolue et les places sont désormais le théâtre de la transformation des espaces publics en lieux de socialisation et oasis de verdure. Les **piazzes aperte** dans la région de Milan en sont la réalisation la plus emblématique.



2016



2018



2022

PIAZZA DERGANO AVANT-APRÈS

Des bancs, des espaces de jeux et des tables de ping-pong ont désormais remplacé les voitures. (photos: Google et Ville de Milan)

Les *piazzes aperte* sont nées en 2018, pour permettre aux habitants de se rapproprier des espaces publics au cœur des quartiers et pour les valoriser non pas comme lieu de circulation ou de stationnement mais comme espace de vie, de jeu et de délasserment. Elles s'inscrivent dans une politique plus large de diminution de la place de la voiture en ville, de lutte contre le réchauffement climatique et de promotion de la mobilité durable.

C'est un parfait exemple d'urbanisme participatif, qui implique les habitants comme les usagers des lieux dans la conception et la réalisation d'aménagements temporaires, légers et évolutifs. Par la signature d'une convention, les initiants s'engagent à prendre soin et faire vivre l'espace piétonnisé.

Bien plus que des places

Au-delà de son nom évocateur, cette requalification concerne bien plus que des places. Ce sont des rues, des abords d'écoles, des lieux de marché, des secteurs commerçants qui sont concernés. Par exemple, en piétonnisant le carrefour des rues Spoleto et Venini devant l'école primaire, une nouvelle place a vu le jour et les enfants qui sortent de leur école sur un

espace piéton y côtoient les aînés du quartier. Les parents des élèves ont d'ailleurs mis la main à la pâte en participant à la réalisation de ce nouvel espace piéton peint de bleu, azur et jaune. Dans un autre quartier, la piazza Dergano a été agrandie en y adjoignant l'espace voisin constitué jusqu'alors d'une aire de stationnement. La place définitive a été inaugurée en octobre 2021.

LES ENFANTS QUI SORTENT DE LEUR ÉCOLE SUR UN ESPACE PIÉTON Y CÔTOIENT LES AÎNÉS DU QUARTIER.

Lorsque se pose la question de la réorientation de la circulation automobile, les différents services techniques et de la mobilité interviennent pour la repenser de manière à épargner l'espace piétonnisé tout en garantissant les accès nécessaires et en favorisant les itinéraires cyclables.

La ville en couleurs

La peinture est le dénominateur commun de l'aménagement éphémère de tous

ces espaces. Son caractère léger, gai, réversible et rapide à réaliser y est pour beaucoup. La couleur recouvre le bitume et constitue souvent la première intervention de la réalisation de la «piazza aperta». La place Dergano est couverte de ronds de couleur jaunes et blancs qui délimitent le nouvel espace. Porta Genova est parée de lignes blanches et bleues. Viennent s'ajouter des bancs, des tables et des tables de ping-pong ou de la végétation.

Temporaire ou définitif ?

Conçu à l'origine comme un projet temporaire et expérimental, le succès des *piazzes aperte*, avec près de 80% de taux de satisfaction des habitants, permet d'envisager une pérennisation des réalisations. Une fois les aménagements évalués selon des critères de fréquentation piétonne et cycliste, d'accidentologie et les retours des habitants et commerçants, ils sont finalisés de manière durable, sans peinture au sol cette fois.

À Milan, une trentaine de *piazzes aperte* ont déjà été réalisées, représentant plus de 10 000 m² d'espace piétonnisé. Et plus de 65 propositions de citoyens, d'associations ou d'écoles sont en attente. ●

GRONINGUE, UN EXEMPLE MÉCONNU

Julien Lovey

Il y a 45 ans, la [Ville de Groningue](#) aux Pays-Bas (200 000 habitants) mettait en place un plan de circulation dit « en marguerite » qui reposait sur une idée toute simple : sortir les voitures du centre-ville en empêchant le transit à travers les quartiers du centre.



LE CENTRE DE GRONINGEN
auparavant dévolu aux voitures, aujourd'hui réservé aux piétons et aux cyclistes (photo de gauche : [serc.nl](#), photo de droite : Lior Steinberg).

CIRCUITS POUR CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES
pour se rendre au même endroit (photo : « StreetFilm: Groningen the world's cycling city »).

D'abord très contesté, ce plan de circulation révolutionnaire pour l'époque a eu pour effet de dynamiser la pratique du vélo. Peu de gens le savent mais Groningue a été une véritable source d'inspiration pour bon nombre de villes.

Rendre le centre-ville « pratiquement impénétrable »

Pour comprendre comment Groningue en est arrivée là où elle est aujourd'hui, il faut remonter en arrière de près de 50 ans. Au milieu des années 1970, alors que les villes des Pays-Bas comme partout ailleurs en Europe se soucient surtout de mettre en place les conditions idéales pour l'automobile de masse, un jeune conseiller municipal idéaliste de 24 ans, Max Van den Berg, en charge de la circulation et du développement urbain, perçoit les risques d'une politique du tout voiture et décide courageusement d'amener sa ville dans la direction opposée.

Suivant ses conseils, la majorité de gauche du conseil municipal a validé en 1975 un plan de circulation révolutionnaire qui a presque banni les véhicules à moteur du centre-ville, et en a du coup fait un endroit beaucoup plus agréable pour les déplacements à pied et à vélo. Vivement critiqué dans un premier temps, il aura fallu toute la ténacité de l'équipe municipale, ainsi que de nombreuses discussions avec les acteurs économiques de la cité (et tout particulièrement les commerçants du centre-ville) pour que le plan voie le jour en 1977. La principale mesure a consisté à diviser la ville en quatre quadrants, ou secteurs, étanches à la circulation automobile mais perméables aux modes doux. Pour se déplacer d'un

secteur à l'autre, les automobilistes étaient contraints d'emprunter la ceinture urbaine périphérique (le Diepenring), et donc faire un détour assez conséquent. Les cyclistes n'étant pas concernés par ces restrictions, les temps de parcours à vélo sont devenus du jour au lendemain ultra-compétitifs.



Un exemple inspirant

Le plan de Groningue a fait des émules. Il a d'abord été repris et développé ailleurs aux Pays-Bas, à Utrecht puis à Amsterdam et Zwolle notamment. La Ville de Gand en Belgique, souvent citée en exemple, s'en est inspirée. Ainsi, lorsque la Ville de Louvain et la Région bruxelloise, ou plus récemment la Ville de Birmingham en Angleterre se prévalent du modèle de Gand, n'oublions pas que c'est à Groningue que tout a débuté.

Avec entre 50 et 60% des trajets effectués à vélo, le choix obstiné de la municipalité de Groningue il y a plus de 40 ans a conduit à une utilisation très élevée du vélo, qui fait sensation au niveau international. Après avoir été reconnue pour ses réalisations en 2002, Groningue jouissait ainsi d'une nouvelle notoriété à la fois dans le pays et

à l'étranger. D'autres villes néerlandaises ont commencé à reproduire cette formule gagnante et – ayant découvert que l'amélioration des conditions cyclables est un moyen peu coûteux et efficace de rester compétitives – ont rapidement commencé à rattraper leur retard.

Une ville modèle cycliste victime de son succès

Dans le même temps, de nombreuses pistes cyclables de la ville connaissent des problèmes de congestion, en particulier dans les couloirs menant au campus universitaire. La nécessité de faire face à un volume toujours croissant de personnes à vélo et le désir de conserver le titre informel de « ville cyclable mondiale » ont alors été les éléments déclencheurs à l'élaboration de la stratégie « Groninguen Cycling City ».

Bon nombre des projets contenus dans cette stratégie « [vélo d'abord](#) » sont plutôt ambitieux et innovants. Citons le chauffage des pistes cyclables en hiver pour les rendre praticables toute l'année, la création « d'itinéraires vélos intelligents » (des pistes cyclables directes et pratiques conçues pour amener élèves et enseignants à l'école en 15 minutes, sans avoir à faire un seul arrêt), les [carrefours avec feux verts toutes directions](#) pour les cyclistes, les [rues cyclables](#) ou « fietsstraten » dans lesquelles les automobilistes sont « des invités ». Mais l'intervention la plus marquante est sans conteste celle du retrait progressif des transports publics dans le centre-ville, que les volumes d'utilisateurs cyclistes dans les voiries étroites (plus de 20 000 cyclistes/jours sur certains axes!) a rendu de fait inéluctable. ●

OSLO CHANGE DE VISAGE EN MOINS DE 10 ANS

Valérie Sauter

En 2015, Oslo fait une déclaration audacieuse au monde. D'ici 2019, elle entend faire du centre-ville un espace sans voiture et mettre en œuvre des politiques ambitieuses pour encourager les transports en commun et la mobilité douce.

Si Oslo s'est un peu éloignée de ses objectifs premiers, elle a réussi à devenir la ville d'Europe se rapprochant le plus du zéro émission et un modèle dans le monde entier.

2015, année du changement

En 2015, une nouvelle municipalité rose-verte entre en fonction. L'inquiétude est alors grande pour la qualité de vie et la santé des habitants : la population croît rapidement, tout comme la circulation motorisée et la pollution. La municipalité décide alors d'entreprendre des changements drastiques : transformer le centre-ville en un espace sans voiture ; réduire la circulation automobile de 20% d'ici 2019 et de 33% d'ici 2030 et bannir les combustibles fossiles d'ici 2030.

LA FRÉQUENTATION DES MAGASINS A AUGMENTÉ DE 10% APRÈS L'INTERDICTION PARTIELLE DES VOITURES DANS LE CENTRE.

Pour atteindre ces objectifs, différentes mesures sont mises en place. Tout d'abord, dans le cadre du programme « habitabilité sans voiture », la ville limite fortement l'usage automobile et interdit l'accès au centre-ville à de nombreux véhicules privés. Suite à une forte opposition des commerçants, les véhicules de livraison y sont cependant admis. Le centre se retrouve paradoxalement avec une majorité de camions. Des hubs logistiques sont alors créés afin de faire de la distribution fine avec des vélos-cargos ou des véhicules décarbonés.

En parallèle, la ville supprime la majorité des places de stationnement sur rue dans le centre-ville (plus de 700), ainsi que des places hors du centre « en conflit avec le développement du vélo ». Cela tout en



créant des stationnements en ouvrage et en incitant à l'usage de véhicules électriques.

Offrir des alternatives crédibles à la voiture tout en limitant son usage

La ville décide aussi d'investir massivement pour la mobilité douce (500 mio € entre 2015 et 2025). Certains secteurs sont piétonnisés, en particulier la zone du centre qui s'étend progressivement. Le rythme de l'entretien des cheminements piétons est accéléré. Des terrasses et terrains de jeux sont installés, ainsi que du mobilier urbain. Des événements sont organisés tout au long de l'année. Tout cela en consultation avec la population. Des toilettes publiques et des points d'eau sont mis à disposition. 60 km de voies cyclables sont prévus, alors que seuls quelques kilomètres avaient été réalisés auparavant.

La ville investit aussi massivement dans un réseau multimodal avec des pôles d'échanges bien pensés. Elle augmente la part des transports publics (bus, mais aussi ferries). Un système de vélos en libre-service, bien intégré au réseau de transport public, est mis en place, bien au-delà du centre-ville.

Enfin, en 2017, la ville d'Oslo est la première au monde à se doter d'un budget climat. Tous les projets de ses sept départements sont validés uniquement si leur impact environnemental est jugé acceptable. Le climat est donc au cœur du budget municipal.

Résultats impressionnants

Si l'intention première de n'avoir aucune voiture au centre-ville s'est quelque peu

assouplie, les résultats atteints par la Ville d'Oslo sont considérables.

Dans le cœur de la ville, la circulation automobile a diminué de 11% entre 2016 et 2018, et de 19% entre 2018 et 2019. Ceci alors qu'Oslo est l'une des villes d'Europe à la croissance de population la plus rapide. La fréquentation du réseau de transports publics a doublé en 10 ans et l'on compte une augmentation de 15% des piétons dans le centre-ville, dont la sécurité s'est améliorée (aucun piéton ou cycliste n'est décédé sur les rues dans la ville en 2019). Et la fréquentation des magasins a augmenté de 10% après l'interdiction partielle des voitures dans le centre.

Désormais la majorité des habitants sont ouverts à un centre-ville avec moins de véhicules et la municipalité en place a été reconduite en 2019. La reconnaissance est aussi internationale, puisque Oslo a reçu le titre de capitale verte européenne en 2019. Oslo montre ainsi qu'il est possible de réduire rapidement le nombre de voitures dans un centre-ville, pour y privilégier piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. ●

LES CHEMINEMENTS PIÉTONS SONT D'EXCELLENTE QUALITÉ

avec une attention poussée pour la signalétique (photo : Julien De Labaca).

INFORMATIONS ET SOURCES

- Intervention de Julien De Labaca dans le cadre de la conférence « Ville apaisée, nouveaux usages urbains » du 03.02.2022 > vidéo de la session 1
- Oslo – [Centre sans voiture ou à accès restreint?](#)
- Oslo: [vers la Vision zéro](#)
- [Vers une mobilité zéro carbone : palmarès des villes européennes](#)

GAND, L'ESSOR D'UNE «VILLE VIVANTE»

Lucile Devey

Vingt ans après l'application de son premier plan de déplacement urbain, qui a permis notamment la création d'une zone piétonne de 35 ha au centre-ville, la [Ville de Gand](#) a mis en service en 2017 un plan de mobilité volontariste. Controversé avant sa mise en œuvre, il fait aujourd'hui l'objet d'un bilan très positif et est repris dans nombreuses villes.

Le plan de mobilité adopté en 2017 par la Ville de Gand combine plusieurs leviers, afin d'inciter à un report modal vers les modes de transport durables et d'augmenter la qualité de vie de ses habitants-e-s (environ 260 000) et visiteurs-euses.

Un plan de mobilité qui mise sur des mesures multimodales

En plus de l'extension de la zone piétonne du centre-ville, de la création d'espaces de jeu, du soutien aux «rues vivantes» et de l'amélioration du réseau de transports publics, un accent fort a été mis sur les aménagements cyclables. Création d'axes rapides (auto-routes cyclables) hors réseau routier, mise en œuvre de rues cyclables, augmentation drastique du nombre de places de stationnement vélo au centre-ville, avec pour objectif d'offrir une place vélo à moins de 100 mètres de la porte d'entrée de chaque habitation. Afin de diminuer la circulation au centre et de réduire l'usage de la voiture, un plan de circulation restrictif «en marguerite» a été mis en place: la ville a été divisée en six poches imperméables, toutes modérées à 30 km/h et dont l'accès se fait uniquement par le boulevard de contournement. Il n'est ainsi plus possible de traverser en voiture directement d'un quartier à l'autre. Les coupures ont été faites soit physiquement, par des aménagements légers, soit virtuellement, à l'aide de caméras qui reconnaissent les plaques et amendent les véhicules qui n'ont pas de droit de passage. En parallèle, un plan de stationnement volontariste a été mis en place, qui inclut notamment une tarification de la quasi-totalité du stationnement public de l'agglomération, avec des tarifs plus élevés sur voirie que dans les garages souterrains, ainsi que la création de P+R périphériques reliés au centre-ville par des navettes gratuites.



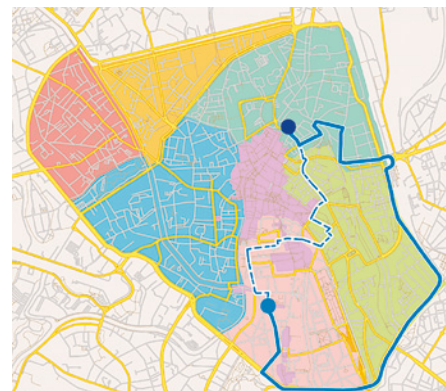
Une démarche débattue et évaluée

Le plan de mobilité a fait l'objet d'une vaste démarche de concertation: il a été présenté une première fois en 2015 et a fait l'objet de nombreuses réunions publiques avec les habitants et les groupes d'intérêts, qui l'ont fait évoluer vers sa version définitive. Ce travail sur un temps relativement long a eu des impacts positifs, mais il a aussi favorisé une forte médiatisation, notamment de l'argumentaire des groupes opposants.

Malgré ces critiques, les résultats du bilan global effectué en 2018 sont éloquentes: les objectifs de parts modales 2020 (voire 2030 pour les transports publics) étaient déjà dépassés en 2018. La circulation automobile et les émissions de CO₂ ont diminué au centre. Le dynamisme et l'attractivité du centre-ville ont été mesurés par plusieurs indicateurs, dont le nombre de commerces, qui a augmenté de 20% entre 2017 et 2018, et le nombre de faillites, qui a lui diminué de 7%. La réélection de la coalition de la mairie de Gand, qui avait porté le projet aux élections municipales de 2018, confirme également la satisfaction des résident-e-s.

Intégrer les périphéries

Confortée par ce bilan, la mairie a déjà amorcé les prochains défis: étendre le plan de circulation aux quartiers périphériques de la ville, en prenant des mesures pour éviter la précarisation dans les zones moins bien desservies par les transports publics et plus difficiles d'accès à vélo, étendre la zone environnementale créée en 2020 ou encore pérenniser les nombreux aménagements légers mis en place (marquages, plots) du plan de circulation de 2017. ●



«RUES VIVANTES» (LEEFSTRAAT)

Chaque année, des aménagements temporaires et créatifs sont réalisés durant le printemps sur une trentaine de rues de Gand, afin de favoriser les rencontres entre usager-e-s et de tester un fonctionnement sans voitures. Les projets sont portés par les habitant-e-s, qui sont aidés techniquement par la ville: installation de places de jeu, de potagers urbains, de tables et de bancs, tout est possible dans ces laboratoires sociaux à l'échelle de la rue. Une démarche reprise dans plusieurs autres villes européennes! ●



Rue vivante à Gand (photo: Ilse Ariën)

LES LTN ANGLAISES: LOIN D'ÊTRE UN PRIVILÈGE DE RICHES, UNE RÉUSSITE!

Yves Delacrétaz

Des dizaines de [quartiers à faible circulation \(Low Traffic Neighbourhoods – LTN\)](#) ont fleuri en Grande Bretagne en 2020 et 2021, en tant que mesure d'urgence pour encourager les mobilités actives durant la pandémie de coronavirus. Il s'agit de dispositifs simples (bornes, jardinières, ...) empêchant la circulation automobile de transiter à travers les quartiers résidentiels, tout en maintenant l'accès en voiture pour les riverains. Ils ont suscité de vives controverses.

En mai 2020, le gouvernement anglais a octroyé aux conseils municipaux 250 millions de livres sterling en tant que fonds d'urgence pour les mobilités actives. Dans le même temps, le gouvernement gallois a alloué 15,4 millions de livres pour la réaffectation de l'espace routier, tandis que le gouvernement écossais a distribué 10 millions de livres pour des mesures d'urgence en matière de déplacements actifs.

Durant l'été suivant de nombreux projets de quartiers à faible circulation ont été proposés à travers le Royaume-Uni, avec des restrictions sur le transit prévues ou mises en œuvre dans au moins 54 collectivités locales, dont Birmingham, Manchester et Édimbourg. La grande majorité de ces projets se situe toutefois à Londres, où ont été réalisés plus de 70 quartiers à faible circulation entre 2020 et 2021.

Des mesures violemment contestées

Ces modifications pourtant modestes de la gestion de la circulation ont déclenché des querelles parfois âpres, des groupes d'opposition virulents affirmant que les projets ne profitent réellement qu'aux classes moyennes aisées des enclaves verdoyantes, aux dépens de ceux qui vivent dans les quartiers environnants ou qui sont dépendants de leur voiture. Ainsi des manifestations ont eu lieu dans plusieurs arrondissements de Londres. Des pétitions demandant la suppression des programmes de quartiers



LTN ont été lancées (sans qu'elles aboutissent toutefois dans la plupart des cas). Des jardinières ont même été renversées à Ealing, de l'huile ayant été versée sur les espaces laissés aux vélos.

Une étude conduite en 2021 par Rachel Aldred, professeure de transport à l'université de Westminster à Londres, a toutefois étudié tous les quartiers LTN introduits dans la capitale entre mars et septembre 2020 et, au moyen d'analyses démographiques fines, constaté que le quart le plus défavorisé de la population londonienne avait 2,7 fois plus de chances de vivre dans un tel quartier que le quart le plus favorisé. Les personnes sans voiture, ainsi que les minorités ethniques étaient également plus susceptibles d'y résider. De fait, les autorités ont privilégié l'implantation de LTN dans les quartiers défavorisés.

Diminution spectaculaire des accidents

Une équipe de la London School Hygiene and Tropical Medicine, de l'Université de Westminster et de l'Imperial College de Londres a par ailleurs comparé les données

FILTRE DE BARNABAS ROAD

dans le quartier à faible circulation (Low Traffic Neighbourhood – LTN) de Hamerton à Londres, arrondissement de Hackney (source: Mairie de Hackney), 26 mai 2021.

PLAN DE CIRCULATION EN MARGUERITE DE BIRMINGHAM

la ville est découpée en sept poches LTN étanches au trafic de transit, lequel est détourné sur le périphérique A4540 © Guardian graphic (source: Birmingham city council. © OpenStreetMap contributors).

d'accidents à Londres avant et après l'installation des dispositifs. Une fois les LTN en place, les accidents avec blessures ont diminué de moitié par rapport au reste de la capitale pendant la même période. Les auteurs de l'étude considèrent ce résultat comme vraiment impressionnant, surtout si on le compare à la réduction de 23% des accidents avec blessures obtenue à Londres au début des années 2000, à la suite de l'introduction des zones 30. Une statistique qui semble concerner surtout les piétons et les automobilistes, l'effet par rapport aux cyclistes étant plus incertain.

Devant le succès de ses quartiers LTN, la Ville de Birmingham a adopté en octobre 2021 un plan de transport ambitieux, visant à transformer cette ville jusqu'ici centrée sur l'automobile en un «super quartier LTN». À cet effet la ville est découpée en sept poches étanches au transit. Le plan se complète de l'introduction d'une flotte de bus urbain à «zéro émission» et de la construction de pistes cyclables. Selon les autorités, c'est la ville de Gand (Belgique) qui a inspiré les ambitions de Birmingham. ●

LA VILLE SANS VOITURE EST POSSIBLE

Par Patrice Bouillot

[La conférence en ligne du 3 février](#) dernier, s'est ouverte sur une [interview de Vincent Kaufmann, professeur à l'EPFL](#) et directeur du Laboratoire de sociologie urbaine (Lasur). Retour sur cet entretien mené par le journaliste Patrice Bouillot, avec pour mot d'ordre « la ville sans voiture est possible » !



VINCENT KAUFMANN
Professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) et directeur scientifique du Forum Vies Mobiles.

Un monde sans voiture possible... En quoi est-ce souhaitable ?

Outre les problèmes liés à la pollution atmosphérique ou au bruit routier, dont on peut estimer qu'ils pourraient être en partie résolus avec l'avènement de la voiture

électrique, il y a plein de raisons qui militent en faveur d'une réduction de l'emprise de la voiture dans les zones urbanisées: la diminution des encombrements, la récupération de l'espace public, le renforcement du lien social ou encore l'amélioration de la santé publique (par la lutte contre la sédentarité).

Se passer d'automobile – plus facile à dire qu'à faire avec des territoires conçus pour la voiture depuis de nombreuses décennies !

Effectivement, cela fait un moment maintenant que l'aménagement du territoire est organisé autour des accessibilités automobiles en Europe et dans le monde. Mais souvenons-nous que pendant des centaines voire des milliers d'années les territoires et villes ont très bien fonctionné sans. Alors si c'est clair qu'il y a des phénomènes de « dépendances au sentier »* qui font que cette désaccoutumance va être coûteuse, ce n'est certainement pas impossible d'y arriver.

Comment évoluent les mentalités sur ce sujet depuis 10-15 ans ?

Beaucoup de travaux de recherche ont été menés sur les dispositions à l'utilisation des différents moyens de transport dans la vie quotidienne. Qu'est-ce que la population a dans la tête lorsqu'on lui parle de mobilité, qu'est-ce qui est désirable, quelles sont les aspirations en la matière ? Il y a une vingtaine d'années, l'automobile était totalement hégémonique dans ces aspirations et on n'utilisait les transports publics pratiquement que par défaut, tandis que le vélo n'était pas considéré comme un moyen de transport mais comme un loisir. Mais les choses ont sensiblement changé depuis et on constate une transformation de ces aspirations, qui sont beaucoup plus ouvertes aujourd'hui. Si l'automobile garde une image forte, les transports publics bénéficient d'une image beaucoup plus positive et le vélo est devenu un objet désirable, notamment en milieu urbain.

Ce que l'on constate au final, c'est qu'une large part de la population serait prête à utiliser d'autres moyens de transport, notamment dans le monde rural ou le monde des petites villes, mais que le territoire n'est souvent pas suffisamment « appâté pour ».

Est-ce que la crise Covid a accéléré les choses ?

D'une façon générale la crise du Covid a accéléré un certain nombre de tendances préexistantes: l'augmentation de l'utilisation du vélo, la marche en milieu urbain ou la critique de l'usage de l'avion. Maintenant il y a aussi eu un retour vers l'automobile,

à contre-tendance puisque l'utilisation de l'automobile était plutôt déclinante en milieu urbain à travers toute l'Europe et stagnante dans les autres territoires.

De façon plus globale, quels sont les facteurs de résistance au changement ?

On fait beaucoup porter le changement à l'individu et sa bonne volonté: on essaie de le convaincre que c'est mal d'utiliser la voiture et de prendre l'avion, qu'il faut privilégier un mode de vie dans la proximité, etc. Mais l'on oublie que cela fait plus de 40 ans qu'on apprête le territoire pour que les gens se déplacent en voiture ou en avion, donc pour qu'ils se déplacent vite, loin et souvent... La résistance est surtout là, dans ces « cadres de vie » qu'il faudrait changer. Mais il manque souvent le courage politique pour le faire.

Et que nous réserve l'avenir ?

Les enjeux de réchauffement climatique étant absolument incontournables, la transition dans le domaine de la mobilité va devoir se faire, qu'on le veuille ou non. Mais ce qui est souhaitable, c'est qu'elle se fasse de la manière la plus progressive et rapide possible. Plus on attend, plus on joue la montre, et plus ça va être compliqué, car plus brutal. Il faut espérer qu'une prise de conscience générale se développe peu à peu, de manière détachée des enjeux partisans. L'ensemble de la classe politique devrait en effet être consciente de ces enjeux. Il y a des solutions de droite et des solutions de gauche qui devront être imaginées, mais elles peuvent très bien être complémentaires. ●

*La dépendance au sentier, parfois appelé sentier de dépendance (path dependency ou path dependency en anglais), est un concept de science politique selon lequel les décisions prises par les décideurs publics à un moment sont influencées par un ensemble des décisions passées. La dépendance au sentier permet de comprendre pourquoi des politiques publiques radicales sont rarement implémentées. (source: Wikipedia)

**39^e JOURNÉE
RUE DE L'AVENIR**
**30 SEPTEMBRE 2022
À LAUSANNE**

Ville 30 –
Comment y arriver ?
Retour d'expériences en
Suisse et en Europe
rue-avenir.ch/journee