

# Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (G.C.R.)

1/85

Rue de l'Avenir  
pro juventute



## Groupements représentés

Association suisse des transports, AST.

Pro Juventute.

Institut suisse de la Vie, ISV.

Société d'Art public GE et FR.

Image de la cité VS.

Groupe de travail «la rue» de l'EPFL.

Rédacteur responsable et

administration:

Alain Rouiller, AST, case 350,

1233 Bernex.

tél.: 022 57 45 45.

Bureau du GCR:

Bernard Vaney, Pro Juventute,

Galerie St François B,

1003 Lausanne,

tél.: 021 23 50 91.

Centre de documentation et

appui technique:

Groupe de travail «La rue» de

L'EPFL, 14, av. de l'Eglise-

Anglaise, 1006 Lausanne.

Contacts: Lydia Bonanomi,

tél.: 021 47 32 95.

## Contacts Locaux

### Genève:

Marc Houvet, Pro Juventute,

bd Helvétique 26, 1207 Genève,

tél.: 022 36 57 77

### Fribourg:

Jean-Claude Morisod, Sté d'Art

Public, rue de Lausanne 91, 1700

Fribourg, tél.: 037 22 82 92.

### Jura:

Jean-Claude Hennet, AST, rue

Franche 15, 2800 Delémont,

tél.: 066 22 88 88.

### Neuchâtel:

Michel Von Wyss, AST, rue du

Nord 3, 2300 La Chaux-de-

Fonds, tél.: 039 28 21 16.

### Valais:

Image de la Cité, Gabriel

Romailler et Pierre Maret,

Pré-de-Savioz 1, 3957 Granges,

tél.: 027 23 43 59 et 58 12 47.

### Vaud:

Jean-Jacques Schwaab, AST,

place Pépinet 4, 1003 Lausanne,

tél.: 021 22 21 77.

tirage: 12 000 exemplaires

## De la rue résidentielle à la modération de la circulation

**La rue résidentielle et la modération de la circulation ont d'ores et déjà une histoire. Au moment où en Suisse romande le sujet commence à être d'actualité, il peut être intéressant de jeter un regard sur l'évolution, dans les Pays-Bas, en Allemagne fédérale et en Suisse alémanique, et d'en tirer certains enseignements.**

### Il était une fois en Hollande...

Tout a commencé au début des années septante, aux Pays-Bas. La population néerlandaise manifestait la volonté de reconquérir la rue, de la rendre moins dangereuse, de lui rendre ses fonctions de promenade, de rencontre et de jeu, de la rendre aussi plus agréable à l'œil. A noter que la concrétisation de cette volonté a été facilitée dans ce pays au sol artificiel, car les rues doivent être repavées tous les trois à quatre ans; l'aménagement de rues résidentielles n'entraîne ainsi pratiquement pas de coûts supplémentaires. Le gouvernement de ce pays est toutefois allé plus loin; dès 1975, il a défini une nouvelle conception d'ensemble des transports en adoptant un plan quinquennal pour une nouvelle répartition de l'espace urbain, trop envahi par la circulation automobile.

En Suisse, la première rue de type résidentiel a été réalisée à Bâle, en 1977 (la Bärenfelsenstrasse). Ses habitants l'avaient

réclamée. Leur demande faisait partie d'une volonté de réappropriation de la ville: la ville doit aussi servir à l'habitation, la rue est le prolongement le plus important des logements.

A partir de là, tout un mouvement s'est mis en marche pour la promotion des rues résidentielles dans les grandes villes de Suisse alémanique. Cette approche était par définition restrictive et ponctuelle. Elle était aussi extrémiste: afin d'obliger les automobilistes à réduire drastiquement la vitesse, la rue était changée de fond en comble au point que sa fonction d'espace de liaison ne se lisait plus.

Il a fallu passer par cette expérience. Elle a mis en évidence la

nécessité de repenser les transports urbains et l'espace libre public dans sa globalité. En effet, certains constats s'imposaient: l'aménagement d'une rue résidentielle risquait de reporter le problème sur les rues avoisinantes et sur les rues collectrices aussi; le coût parfois élevé de l'aménagement de la rue résidentielle en interdisait souvent la généralisation. Bref, il fallait s'attaquer aux causes du mal.

### Des transports attrayants

Des villes comme Zurich, Berne, St-Gall ont élaboré une nouvelle politique des transports: rendre plus attrayants les transports collectifs, rendre pénibles les déplacements et le sta-





La rue Bärenfelser à Bâle. Première rue de type résidentielle, dès 1977 déjà.

tionnement des voitures des pendulaires, infléchir aussi le développement urbain, rechercher une plus grande mixité des activités, dans les zones centrales des agglomérations urbaines comme dans les zones suburbaines, tendre à un regroupement des nouvelles zones de construction autour des transports collectifs. La ville de Berne va plus loin encore: elle veut supprimer dix mille places de parc au centre et elle renonce à tout aménagement routier visant à améliorer la fluidité du trafic.

De l'aménagement dispersé de quelques rues résidentielles, ces villes passent à la modération de la circulation d'îlots entiers, le but étant de «tranquilliser» progressivement la quasi-totalité des quartiers de la ville.

L'Allemagne fédérale se trouve à un stade plus avancé encore. On y assiste notamment aux développements suivants:

- La modération de la circulation ne se fait plus îlot par îlot, mais d'emblée sur de très larges secteurs des villes (à Esslingen près de Stuttgart par exemple, le dernier projet porte sur un secteur de onze mille habitants).
- Après avoir appliqué des mesures plutôt «dures» (barrages interdisant le transit, etc.), on tend vers des mesures plus «douces».
- L'introduction de la vitesse de 30 km/h est une mesure qui n'étonne plus. A Hambourg et à Buxtehude, de très grandes parties de la ville y sont soumises. La modération de la vitesse par le réaménagement des rues est la mesure la plus efficace, mais le 30 km/h peut être introduit rapidement et ne coûte pas cher. Bref, en Allemagne fédérale on compte peu à peu sur un changement d'attitude des automobilistes, qui devraient adopter presque naturelle-

ment un comportement respectueux des autres utilisateurs de la rue.

- De plus en plus, les axes collecteurs sont à leur tour inclus dans la modération: des routes à quatre voies sont réduites à deux voies; on en profite pour aménager des pistes cyclables, pour élargir les trottoirs, ajouter des places de parc, pour planter des allées d'arbres. Des recherches montrent que de telles mesures ne réduisent pas la vitesse moyenne des déplacements en voiture.
- L'aménagement des rues prend aussi de l'importance du point de vue de l'aspect architectural (nous pensons plus particulièrement à la région de Munich).
- Enfin, et cela est important, la modération de la circulation s'étend très largement aux communes périurbaines et rurales, aux villages et aux quartiers résidentiels nouveaux.

Il existe bien sûr une forte opposition à cette politique de modération généralisée de la circulation, mais ceci seulement de

la part de certains milieux. En effet, un récent sondage a montré que 75% des citoyens de la RFA pensent qu'en zone urbaine, la voiture n'est pas, de façon générale, un bon moyen de se déplacer, qu'il en existe de plus adéquats: les transports collectifs, la marche à pied et la bicyclette.

#### Et en Suisse romande?

Sommes-nous obligés de passer à notre tour par tous les stades qui ont été évoqués ci-dessus, ou est-il possible de sauter les étapes en profitant des expériences des autres?

Force est de constater que tout, ou presque, reste à faire. La population est très peu sensibilisée, très peu informée sur la question. Les politiciens sont convaincus que la modération de la circulation n'est pas un bon thème électoral, à tort probablement. Les professionnels ne sont pas préparés à cette nouvelle tâche. Pour eux, aménager le domaine public revient à aménager les transports, et, à cette fin, ils privilégient la circulation automobile.

Or, la rue doit être autre chose qu'un couloir de circulation bordé d'un trottoir: elle doit être un espace architectural au même titre que l'espace fermé. Les façades des immeubles qui le bordent, les mille variétés d'espaces de transition entre l'intérieur et l'extérieur (les jardins de devant,

les escaliers d'entrée, etc.), les murs et murets, les petites places, le gazon, les arbres, les bancs, la chaussée et son revêtement, le trottoir selon les cas, sont, parmi bien d'autres, les éléments constitutifs de cet espace, de liaison d'abord (liaison optique et liaison pratique, pour les piétons, les cyclistes et pour les véhicules à moteur), espace de détente et de rencontre ensuite.

Le changement doit ainsi se faire sur deux plans: d'une part il faut redéfinir les transports urbains. D'autre part, il faut repenser et réaménager la rue; l'espace libre public doit être considéré comme un espace architectural plutôt que comme un pur espace de circulation.

Cette réorganisation n'est pas un sujet que l'on peut aborder du bout des lèvres, elle doit être considérée et maîtrisée comme une tâche de politique urbaine de première importance.

#### Les temps changent

Dans les pays où cette politique est en train de changer, y compris en Suisse alémanique, l'initiative n'est venue ni de la part des administrations publiques, ni de la part des responsables politiques; ce sont des habitants, des parents qui voulaient que leurs enfants puissent sortir sans être en danger de mort, qui ont été à l'origine du changement.

La Suisse romande n'échappera pas à cette règle. Habitants, à vous de jouer, de vous réunir, de demander à votre commune de modérer la circulation dans votre rue et dans votre quartier.

Lydia Bonanomi, Urs Zuppinger  
Groupe «La Rue» de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne



En RFA, des essais sont en cours afin d'arriver à une modération de la circulation à grande échelle et à peu de frais. Des secteurs entiers sont transformés, avec des aménagements minimaux, en zone à circulation modérée à 30 km/h. Un nouveau panneau est à l'étude: «30 km/h zone à circulation modérée».



Invitation  
**«Journées rue de l'Avenir»**

**mercredi 12 juin**

visite, en compagnie des autorités locales, d'un quartier de la ville de Zurich et du village argovien de Widen transformés en zone à circulation modérée.  
*Organisation: Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (G.C.R.)*

**vendredi 15 novembre**

journée d'information sur la modération de la circulation dans le bâtiment de l'aula, à l'avenue de Cour à Lausanne.  
 La question sera d'abord abordée sur un plan général (la réorganisation des transports urbains, le traitement de l'espace libre public en tant qu'espace architectural, etc.). Ensuite sera

présentée la situation en Allemagne fédérale et en Suisse. Cette situation sera illustrée par des cas typiques (modération de la circulation à moyenne ou grande échelle en milieu urbain, modération de la circulation dans les villages, etc.). Les aspects légaux de la question seront également discutés.  
*Organisation: groupe «La Rue» de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)*

**Programme du 12 juin**

- 9.54 arrivée en gare de Zurich
- 10.15 visite, à pied, du secteur Kanzlei-Engelstrasse  
*Mesures prises:*
  - modération d'un îlot entier
  - rue résidentielle (Engelstrasse)
  - portes à l'entrée de l'îlot

- rétrécissement de la chaussée
- rehaussements de la chaussée: seuils de ralentissement, trottoirs continus et carrefours rehaussés
- stationnement alterné
- mixité commerce/habitation

12.15 repas en commun avec des responsables du service d'urbanisme de Zurich

14.00 déplacement en car et visite du village de Widen (AG)

- Mesures prises: conception d'un quartier nouveau (petits immeubles de 3 à 4 étages et villas)*
- rues résidentielles (3)
  - espaces piétons et itinéraires cyclistes
  - placettes de quartier
  - divers rehaussements de la chaussée

- pavage et revêtement différencié
- rencontre avec des responsables de la commune de Widen et des planificateurs du bureau Metron.

17.00 départ de Zurich  
**Prix de la journée:** 80.- (60.- pour les membres AST/ISV/SAP) comprenant le repas (boissons non-comprises), le transport sur place et la documentation.

Ces journées s'adressent plus particulièrement aux professionnels (ingénieurs, architectes, paysagistes), aux responsables politiques et administratifs des communes et des cantons romands ainsi qu'à des habitants engagés ou intéressés à s'engager dans une opération de modération de la circulation.

**Bulletin d'inscription aux «Journées rue de l'Avenir»**

**A. Visite de Zurich et de Widen**

- je m'inscris pour la visite du 12 juin
- je suis membre de l'AST, de l'ISV ou de la SAP (un bulletin de versement vous parviendra après votre inscription)

**B. Colloque de Lausanne (pré-inscription)**

- je m'inscris provisoirement pour la journée d'information du 15 novembre et demande à recevoir le programme détaillé

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ tél. \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

- je désire recevoir gratuitement le bulletin d'information du GCR «Rue de l'avenir»
- je désire par ailleurs recevoir des informations sur
  - l'AST (Association suisse des transports)
  - l'ISV (Institut suisse de la vie)
  - la SAP (Sté d'Art public)

A renvoyer au bureau du GCR p.a. Pro Juventute, Galerie St-François B, 1003 Lausanne, avant le 25 mai 1985.



Kanzleistrasse à Zurich. Aménagement simple et efficace: l'alternance du stationnement. (Les participants à la journée du 12 juin visiteront ce secteur.)

Modération de la circulation dans votre quartier:

# Comment vous y prendre?



**A la suite du très grave accident de la circulation qui a provoqué un mort (un collégien de 15 ans) et un blessé polytraumatisé, les habitants du village du Vandœuvres (GE) se sont mobilisés, ont adhéré massivement à l'association d'habitants et ont interpellé les autorités communales et cantonales. Une pétition a été déposée au Grand Conseil genevois.**

Photo interfoto

pointe, provenance du stationnement des véhicules, projets de la municipalité, etc...)

### 3. Prenez contact avec l'administration communale

en vue d'obtenir certaines informations complémentaires et afin d'effectuer un premier sondage sur les chances réelles de votre projet.

Contactez si nécessaire l'ingénieur de la circulation de votre canton, ou de votre région.

En fonction du consensus d'opinions manifesté ou non par l'assemblée, décidez comment vous désirez poursuivre l'action, soit par exemple:

A la suite d'une prise de conscience, ou d'événements particuliers survenus dans votre quartier (accidents, augmentation de la circulation de transit, envahissement des trottoirs par les voitures, diminution des espaces de rencontre, de jeu pour les enfants, etc...), vous décidez d'agir afin de modérer la circulation dans une ou plusieurs rues de votre quartier!  
Comment faire?

### 1. Renseignez-vous! Documentez-vous!

Par exemple, prenez contact avec le G.C.R. en consultant la liste des groupes locaux. Une importante documentation peut vous être adressée sur:

- les *mesures de modération de la circulation*,
- leur *fondement juridique*,
- des *exemples* de modération en Suisse et à l'étranger.

### 2. Créez un petit groupe de travail

Il sera composé de trois à six membres déjà sensibilisés et motivés.

Etablissez ensemble un *dossier* répondant notamment aux questions suivantes:

- quelles *explications* pouvez-vous donner à cette situation problématique?
- quel *constat* faites-vous sur les problèmes de circulation et de qualité de vie dans la ou les rues concernées par votre action?
- quelles *propositions de changements* faites-vous, qui tiennent compte de la situation globale de la circulation dans votre quartier?
- quelles *informations complémentaires* devriez-vous encore réunir? (par ex.: besoins exprimés par les habitants, volume de circulation aux heures de

et *inconvenients* exprimés par l'assemblée concernant vos propositions de modération.

### 5. Envoyez une lettre-dossier aux autorités municipales (exécutif communal),

en demandant que soient prises des mesures de modération de la circulation, sur la base de votre dossier argumenté. (Un aménagement provisoire d'une rue à circulation modérée peut être suggéré, il est réalisable facilement avec des matériaux légers tels que bacs à fleurs, stationnement alterné, éléments de jeux pour enfants).

- **Adressez une pétition à l'Assemblée législative communale (texte formulé à partir de votre dossier)**

Vous serez alors auditionnés par une commission des pétitions dont le rapport sera soumis à l'Assemblée législative qui statuera sur votre demande.

Cette pétition aura été signée par les habitants riverains des rues concernées par votre projet et favorables à vos propositions;

ou

- **Renoncez momentanément à poursuivre l'action,**

votre projet se heurtant à une opposition trop majoritaire des riverains, qui serait nuisible à sa réalisation!

Alain Simonin

### Nouveau

- «les enfants victimes de la route», durée 1h cassette vidéo VHS de l'émission de Temps Présents disponible en prêt au GCR.
- film 16 mm sur les 3 essais de rues résidentielles qui ont eu lieu en 1983 à Lausanne. Durée 20 min., bande-son séparée.