



Rue de l'Avenir

JAB 2400 Le Locle

Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 21^e année, 1/2004
www.rue-avenir.ch

La reconquête de la rue: une utopie toujours vivante

«Faites que le rêve dévore votre vie,
afin que la vie ne dévore votre rêve.»

Philippe Châtel

Créé en 1981, le «Groupe Conseil Romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation» (GCR) – désormais groupe conseil Rue de l’Avenir (RdA) – publie son premier bulletin en 1984. Ce numéro spécial marque donc les 20 ans du bulletin.

Selon les termes de sa Charte, RdA a pour objectifs principaux de promouvoir l’écocomobilité, améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées et/ou handicapées) et soutenir un urbanisme de proximité.

C’est en retournant «à la source», en se mettant réellement à l’écoute de la rue, des habitants, des associations de quartier ou encore des parents d’élèves que les véritables problèmes et besoins se sont révélés. Une frange de la population suisse manifestait et manifeste toujours sa volonté de reconquérir la rue, de la rendre moins dangereuse, de lui redonner ses fonctions de promenade, de rencontre et de jeu et de lui accorder une attention soutenue quant à sa sécurité et sa qualité spatiale.

La lutte pour l’abaissement des vitesses de circulation dans les agglomérations est la condition indispensable pour diminuer de manière drastique les morts et blessés graves dans nos rues, en particulier les piétons et les cyclistes. Un combat qui paraissait utopique à l’époque et qui aujourd’hui, petit à petit, entre dans les esprits.

La spécificité de RdA provient de ses compétences, ses connaissances et ses recherches mises en réseau par les liens permanents tissés entre les associations et les professionnels des déplacements qui la composent. RdA est au bénéfice d’une totale autonomie qui lui a permis de soutenir des solutions novatrices et parfois provocantes. Seul organisme entièrement consacré à ce thème, RdA a progressivement acquis une reconnaissance dans les milieux professionnels, les administrations à tous niveaux et il est désormais agréé comme partenaire de la cellule «Mobilité douce» de l’OFROU (Office fédéral des routes).

Voici maintenant plus de vingt ans que RdA sème ses graines de rêve et d’utopie afin que la route ne dévore plus les rêves des plus faibles, des plus vulnérables. Vingt ans plus tard, quel bilan tirer ? C’est l’objet de ce numéro. A vous de juger...



Serge Beuchat,
président de Rue de l’Avenir

Sommaire

Editorial	2
Rue de l’Avenir au fil du temps	3
Quelques jalons sur le chemin d’une utopie réaliste	6
La rue n’est pas la route	6
Une révolution : la rue résidentielle	6
Des rue et des villes pour les enfants	7
La vitesse, une question centrale	9
Vers la modération étendue	11
De l’aire piétonne à la zone de rencontre	13
Modérer les routes principales en localité	14
... en ville	16
... et dans les villages	17
Vers l’écocomobilité... ..	17
... et un urbanisme de proximité ..	18
Nous sommes et resterons des utopistes	20

Soutien

Ce numéro spécial de Rue de l’Avenir est soutenu financièrement par la Société suisse d’utilité publique (SSUP).

Rue de l'Avenir au fil du temps

Le «Groupe conseil romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation» (GCR) voit le jour le 3 octobre 1981 à Lausanne, à l'initiative de l'Association suisse des transports (AST, désormais Association transports et environnement – ATE) et du département romand de Pro Juventute, fondation suisse d'aide à la jeunesse.

De nouvelles associations adhèrent bientôt au GCR: l'Institut suisse de la vie, les sociétés d'art public genevoise et fribourgeoise, Image de la Cité Valais, ainsi que le groupe de travail «La Rue», de l'EPFL, qui réunit des architectes-urbanistes, des ingénieurs du trafic et un sociologue. En 1990, l'Association droits des piétons (ADP, désormais Mobilité piétonne) devient un partenaire important: elle participe au financement du secrétariat romand qui vient d'être créé.

Ce regroupement d'associations est une caractéristique du GCR. Du point de vue juridique, aujourd'hui encore le groupe est une association simple et n'a pas de membres individuels. Rue de l'Avenir –

Buts de Rue de l'Avenir

Selon les termes de sa Charte, Rue de l'Avenir a pour objectifs principaux:

- de promouvoir l'écomobilité en favorisant les moyens de déplacement compatibles avec les impératifs environnementaux;
- d'améliorer la sécurité des déplacements des usagers de la rue les plus exposés: piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées et/ou handicapées;
- de soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

Dans cette optique, Rue de l'Avenir cherche à:

- informer les habitants, les responsables communaux et les professionnels des aménagements urbains sur les possibilités d'intervention et sur l'état des connaissances en la matière;
- donner des conseils techniques et juridiques, et établir des diagnostics sécurité;
- coordonner les efforts des diverses associations concernées par ces problèmes en regroupant l'information, en organisant des séminaires.

nouveau nom depuis 1999 – vit de la participation des associations qui la constituent, et des abonnements au bulletin.

La composition du groupe connaît des changements: des associations disparaissent (Image de la Cité), d'autres viennent rejoindre le GCR: Pro Senectute en 1994, l'Association des familles des victimes de la route (France) en 1996. Certaines associations sont très actives, d'autres soutiennent le GCR surtout financièrement.

Les débuts: promouvoir la rue résidentielle

Une première collaboration s'instaure pour organiser une tournée romande de l'exposition créée par Pro Juventute à Zurich, sur les rues résidentielles, intitulée «Les rues où il fait bon vivre». Au début des années 80, les débats précédant l'introduction de la rue résidentielle dans la législation suisse montrent bien l'enjeu majeur que constitue la rue en tant qu'espace public.

Parallèlement à l'exposition, le GCR propose aux communes intéressées d'or-

Secrétariat

De 1981 à 1989, le département romand de Pro Juventute assure à Lausanne le secrétariat du GCR sous l'égide de son responsable, **Bernard Vane**y, également président du GCR. Dès octobre 1990, l'Association droits des piétons ouvre un secrétariat à Neuchâtel. Sa permanente, **Anne Tissot**, prend également en charge celui du GCR. En 2002, **Marie-Claire Pétremand** lui succède, et le secrétariat déménage au Crêt-du-Loche.

ganiser, en collaboration avec les responsables communaux ou avec des sociétés locales, des simulations de rues résidentielles dans des quartiers, au moyen d'un matériel créé par le TCS.

Ses partenaires ayant déjà acquis des connaissances dans le domaine, le GCR arrive à point nommé pour accompagner les communes et les services publics dési-

Le comité et les conseillers de Rue de l'Avenir en 2002 (au moment du changement au secrétariat). Devant: Marie-Claire Pétremand, Anne Tissot, Serge Beuchat. Derrière: Alain Rouiller, Lydia Bonanomi, Jacques Dentan, Dominique von derMühll, Jean-Luc Rime et Yolande North. Manquent Pierre-François Schmid, Roland Broquet, Jean-Bernard Boschung. Depuis 2002, Jean-Luc Rime a été remplacé par Philippe Vorlet, et Lydia Bonanomi a quitté le comité.



reux d'aménager des rues résidentielles mais fort peu préparés pour le faire. Continuant de bénéficier de l'apport des associations et d'une part non négligeable d'engagement personnel des membres du comité, Rue de l'Avenir conserve une certaine avance qui lui permet de se tenir au courant des derniers développements, particulièrement dans le nord de l'Europe. Rue de l'Avenir joue aussi un rôle de pont par-dessus la barrière de rösti...

Des publications qui font référence

En 1984, les partenaires décident de publier un bulletin sous le nom de «Rue de l'Avenir», destiné aux divers milieux intéressés – associations d'habitants, professionnels (architectes, ingénieurs, bureaux de planification) et services publics – qui paraît quatre fois par année dès 1989.

Unique publication entièrement consacrée à ce thème, «Rue de l'Avenir» rend compte de l'évolution de la situation en Suisse et en Europe, présente des exemples novateurs, informe sur des thèmes particuliers, prend position sur les nouveaux articles de lois ou les nouvelles normes et recense des sources d'information utiles (publications, sites internet).

Le bulletin est souvent complété par l'encart de diverses publications d'associations partenaires (en particulier l'ATE): campagne «Piétons, ça marche», brochure Sécurité sur le chemin de l'école - Agir ensemble, brochure «La rue n'est pas la route», brochure de l'OFEPF sur les zones 30.

Seul, ou en collaboration avec d'autres partenaires, le GCR réalisera divers autres documents, dont «Modération de la circulation et protection du cadre de vie» en 1984, et surtout «Le Temps des rues» en 1990, publié conjointement avec l'IREC-EPFL (à 18 000 exemplaires), qui reste une référence dans le domaine, en Suisse romande et au-delà.

L'en-tête du bulletin reflète l'évolution du domaine et de son approche: en 1984, le «Groupe conseil romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation» devient de manière plus générale «Groupe conseil romand pour la modération de la circulation». Dès 1999, cet intitulé évolue vers une conception plus large avec l'introduction des termes «Ecomobilité – sécurité des déplacements – urbanisme de proximité».

Puis un site internet

Dès 2000, Rue de l'Avenir met en service sa «vitrine virtuelle», sous l'adresse www.rue-avenir.ch. Elle y présente avant tout ses activités, mais souhaite égale-

Les journées d'étude

Date	Lieu	Thème
1985	Zurich	Visites à Zurich et Widen (AR) (avec le groupe «La Rue» de l'EPFL)
1986	Genève	Aménagements de modération et protection du cadre de vie
1987	Monthey	Aménagement du territoire et modération de la circulation
1988	La Chaux-de-Fonds	Modération de la circulation sur les routes principales
1989	Fribourg	Mesures de modération: comment? lesquelles? à quels prix?
1990	Berne	La politique globale des transports: l'exemple de la ville de Berne
1991	Neuchâtel	Modération de la circulation à grande échelle
1992	Lausanne	Les zones 30
1993	Sion	Les routes de contournement et les mesures d'accompagnement
1994	Bienne	Bilan de 10 ans de modération de la circulation
1995	Yverdon-les-Bains	Les réseaux piétons dans les localités (avec l'ADP et la CORAT)
1996	Carouge GE	L'enfant et la rue
1997	Jura	Traversée de petites et moyennes localités
1998	Lausanne (EPFL)	Les déplacements à pied et à vélo: potentialités, mesures, stratégies (organisées par l'IREC et le FNSRS, avec l'appui du GCR)
1999	Fribourg	Les vieux dans la rue: sécurité, mobilité, autonomie
2000	Berne	Normes routières et urbanisme
2001	Morat	Des propositions pour un réel transfert vers l'écomobilité
2002	Fribourg-en-B. (D)	Fribourg-en-Brisgau, une ville à l'avant-garde (voyage d'étude 2 jours)
2003	Zurich et environs	Le piéton au pays du S-Bahn (2 jours)
<i>Autres manifestations (avec participation du GCR)</i>		
1985	Lausanne	Journée «Environnement urbain et modération de la circulation»
1989	Genève	Etats généraux de la modération de la circulation (diverses associations)
1991	Lausanne	Aménagement des routes principales dans les localités (groupe «La Rue»)

ment en faire un espace de discussion. Le site constitue le relais électronique du bulletin: il contient des liens avec d'autres sites (partenaires de Rue de l'Avenir, organismes aux activités proches) et propose en ligne divers documents (ou références de documents) utiles.

Un projet de refonte du site, avec notamment une offre documentaire plus importante, est actuellement à l'étude.

Conseils, études et diagnostics

Fréquemment sollicité pour des informations ou un soutien, le GCR a développé dès ses débuts un service de conseils, d'études et de diagnostics à l'intention des habitants et des communes. D'abord assuré par le groupe La Rue de l'EPFL, ce service a été inclus dans les prestations of-

ferentes par les conseillers régionaux au moment où l'ADP/Mobilité piétonne, chargée de veiller à l'application de la nouvelle LCPR, est devenue partenaire du GCR.

Ces prestations, dont certaines sont au bénéfice d'un soutien financier du Fonds de sécurité routière, ont joué un rôle très important pendant une quinzaine d'années. Avec le développement des compétences des bureaux techniques en matière de modération du trafic, la demande auprès de Rue de l'Avenir tend aujourd'hui à évoluer.

Des journées d'étude appréciées

Organisée en 1985, la première journée d'étude devait offrir la possibilité aux usagers du GCR de s'informer et de voir de près des réalisations-pilotes. Faute de réa-

lisations concrètes en Suisse romande, cette première journée a eu lieu à Zurich: les congressistes y découvrent les premiers aménagements dans les quartiers, avec des rues dites «à circulation modérée» qui préfiguraient les premières zones 30.

Les journées, qui permettent aux professionnels de s'informer sur des idées ou des projets novateurs, de rencontrer leurs initiants, et de visiter des réalisations, rencontrent d'emblée un grand succès (200 participants assistent à la première journée en 1985). Organisées sans interruption depuis 1985, elles ont certainement contribué, avec le bulletin, à la reconnaissance du GCR-Rue de l'Avenir comme partenaire sérieux au niveau des communes et des cantons romands et parmi les professionnels.

Après deux années de «journées» exceptionnelles de deux jours – à Fribourg-en-Brigau en 2002, puis dans la région de Zurich en 2003 – la prochaine journée Rue de l'Avenir aura de nouveau lieu sur un jour, et en Suisse romande (voir encadré ci-dessous).

Journée Rue de l'Avenir 2004

La journée Rue de l'Avenir 2004 aura lieu le **vendredi 24 septembre** à Genève. Au programme: plusieurs visites et diverses présentations sur le thème transports publics et aménagements piétons.

Rue de l'Avenir... a de l'avenir

La rue n'est pas la route, elle ne doit pas être exclusivement réservée au trafic; la rue est un espace social, un espace à partager. Ce constat et cette exigence n'ont

pas changé. En particulier, l'objectif de permettre aux enfants d'accéder en sécurité à la rue, objectif de la première heure du GCR, reste l'une des préoccupations centrales de Rue de l'Avenir.

Comme le montre la seconde partie de ce numéro, la «modération de la circulation» a évolué depuis la rue résidentielle des débuts. Avec le recul, Rue de l'Avenir s'enorgueillit d'avoir non seulement accompagné cette évolution, mais aussi de l'avoir précédée à de multiples reprises!...

En 1985, Rue de l'Avenir écrivait:

«Dans les pays où cette politique [en matière d'urbanisme et de transports] est en train de changer, y compris en Suisse, 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.» (RdA 2/1985)

Cette affirmation reste en grande partie valable aujourd'hui. La mobilisation d'habitants a été presque partout l'élément déclencheur des changements. Les solutions novatrices ont aussi pu être mises en place parce que ces demandes ont trouvé écho auprès de professionnels et de politiques imaginatifs et courageux, prêts à prendre des risques, transgresser les normes et faire évoluer le cadre législatif.

L'évolution de ces vingt années est importante... et beaucoup reste à faire. Plus que jamais il y a aussi un besoin d'associations osant réclamer l'impossible, c'est-à-dire que les routes deviennent des «rues où il fait bon vivre», et que les modes de déplacement écomobiles remplacent progressivement le trafic automobile, qui n'a lui pas cessé de croître depuis les années 60.

Des journées appréciées, qui permettent de visiter des réalisations et de bénéficier des explications des responsables concernés (ici: place de la Gare de Baar, septembre 2003).



Rue de l'Avenir fait des émules...

Au Tessin: Gruppo per la moderazione del Traffico nella Svizzera italiana (GMT-SI)

En 1986, les partenaires tessinois de l'AST/ATE et de l'ADP/Mobilité piétonne conjuguent leurs forces avec Pro Juventute, Pro Senectute, Pro Infirmis, l'ATTE (association tessinoise du 3^e âge) et Médecins pour l'environnement, afin de constituer un groupe conseil sur le modèle de la Suisse romande. Pour des raisons probablement culturelles, les deux groupes entretiennent des relations étroites par-dessus les Alpes. Le GMT-SI publie également un bulletin, «La Contrada», et organise des journées d'étude, ainsi que des activités de conseil, dont se prévalent canton et communes. Leurs activités rayonnent en Italie, où est également né un GMT-Nord-Est.

(Site du GMT-SI: <http://www.tinet.ch/GMT/>)

En France... Rue de l'Avenir

En 1988, les voisins français fondent à leur tour un groupement Rue de l'Avenir dans leur pays. Cette réunion des forces militant pour des objectifs communs les a convaincus. Bien qu'il existe une demande en progression, leurs activités connaissent cependant des hauts et des bas, en raison des relations étroites qui se sont nouées avec les institutions: quand les responsables changent, il faut souvent tout recommencer. Rue de l'Avenir France songe à réunir prochainement les groupements de la Communauté européenne poursuivant les mêmes objectifs.

(Site de Rue de l'Avenir France: <http://www.ruedelavenir.com>)

Rédaction

Ont collaboré à ce numéro: **Lydia Bonanomi, Dominique von der Mühl, Jacques Dentan.**

Note

Pour éviter d'alourdir le texte, nous avons renoncé à mentionner systématiquement les références des études mentionnées dans la seconde partie. Celles-ci sont disponibles sur demande.

Quelques jalons sur le chemin d'une utopie réaliste

Ce numéro spécial a été l'occasion de passer en revue tous les numéros parus depuis 1984: 70 bulletins au total. L'exercice était intéressant. Il montre avec le recul que Rue de l'Avenir a contribué à faire connaître des pratiques novatrices et défendu des idées qui paraissaient alors utopiques, qui ont progressivement fait leur chemin; certaines sont aujourd'hui (presque) devenues la règle.

En quelques pages, voici un certain nombre de thèmes qui ont été des constantes d'intérêt ou de préoccupation de Rue de l'Avenir, en reprenant des citations tirées d'anciens numéros, ou pour certaines de la brochure «Le temps des rues».

Un exercice qui ne prétend pas à l'exhaustivité, mais donne un aperçu du chemin parcouru et des domaines où beaucoup – tout ? – reste à faire...

La rue n'est pas la route...

Dans le tout premier numéro, nous écrivions:

La Suisse à l'heure de la modération de la circulation

La Suisse fait quelques pas timides dans le sens de mesures prises récemment, tant au niveau fédéral qu'à celui de certaines municipalités, en faveur d'une modération de la circulation. Une prise de conscience semble s'effectuer quant aux bénéfices qui pourraient être tirés, sur le plan de la sécurité routière et de la qualité de vie dans les quartiers d'habitation, d'une réduction de la vitesse et du nombre de véhicules dans les rues de desserte.

Deux signes encourageant cette nouvelle politique:

- 1. L'introduction du 50 à l'heure dans les localités. (...)*
- 2. La consultation fédérale concernant les rues résidentielles. (...) (RdA 1/1984)*

Alain Simonin, de Pro Juventute, terminait ce premier article en soulignant que:

Ni spécialistes, ni idéologues, nous pensons que la modération de la circulation et la protection des lieux d'habitation relèvent plutôt du bon sens, accompagné d'une information objective et d'un peu d'imagination. «Rue de l'Avenir» saura nous l'espérons conserver ces caractéristiques.

Une révolution: la rue résidentielle

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. (RdA 1/1985)

Au début des années 80 en Suisse, la rue résidentielle est une nouveauté: l'intro-

duction de cette possibilité dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) date de 1980; depuis 1981 les communes sont autorisées à faire des essais, dans l'at-

tente des Instructions du DFJP qui seront éditées au printemps 1984.

Cette nouveauté suscite passablement d'intérêt, comme le montrent les sous-

En Suisse, la première «rue résidentielle» a été réalisée en 1977 à Bâle, dans la mouvance des luttes d'habitants pour la réappropriation de la rue. Réalisée avec des moyens simples, antérieurement à la modification de la législation suisse, elle n'a jamais obtenu le signal officiel.



titres du «petit tour d'horizon» effectué par le GCR avec l'aide des responsables cantonaux :

- Genève : activité intense
- Vaud : dans l'attente de la première rue résidentielle
- Valais : plusieurs communes intéressées
- Fribourg : divers projets à l'étude
- Neuchâtel : la volonté des habitants
- Jura : quelques prémices... (RdA 1/84)

Très vite, les limites apparaissent

En 1985 déjà, dans un article intitulé «De la rue résidentielle à la modération de la circulation», nous écrivions :

(...) 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. Le coût élevé de l'aménagement de la rue et la limitation de la mesure à des rues à faible trafic interdisait la généralisation.

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. (RdA 1/1985)

La rue résidentielle est restée en définitive une possibilité peu utilisée (à la fin des années 90, il n'y en avait qu'une soixantaine dans l'ensemble de la Suisse). Cela s'explique par les conditions très restrictives, et surtout des exigences d'aménagement qui en rendaient la réalisation très coûteuse et pratiquement prohibitive.

Mais elle a été un premier pas dans la réalisation de l'utopie d'une reconquête de la rue. Vu ses limites, nous l'avons par la suite plutôt déconseillée, et défendu l'instauration de zones 30. Rue de l'Avenir plaide aujourd'hui en faveur de la rue résidentielle rénovée – zone de rencontre étendue, aménagée de manière simple.



La Laufenstrasse à Bâle. Réalisée avec des moyens particulièrement luxueux, elle correspondait aux critères exigés à l'époque pour les rues résidentielles : réaménagement de l'espace et modification complète de l'image de la rue.

Des rues et des villes pour les enfants

Le mouvement pour les rues résidentielles était directement lié à la préservation de la qualité de vie dans les quartiers, et tout spécialement à la question des enfants.

La possibilité pour les enfants d'avoir accès à la rue de manière libre et autonome a été et reste l'une des préoccupations constantes du GCR/Rue de l'Avenir.

Outre la journée d'étude sur le thème de «L'enfant et la rue», le thème des enfants et de leur place dans la ville a été abordé très régulièrement dans le bulletin, sous divers aspects : sécurité sur le chemin de l'école (notamment au travers des diagnostics), chiffres concernant les

accidents et interprétation des statistiques, problèmes de maîtrise de la traversée de la chaussée, autonomie et accompagnement, relation entre dangers du trafic et développement des enfants. Quelques extraits.

Un risque d'accident disproportionné

Contrairement à ce que pourraient faire croire les rapports officiels sur les accidents, l'enfant n'est guère plus en sécurité aujourd'hui qu'auparavant.

Ce que les statistiques officielles ne disent pas

Si l'on tient compte des «chiffres occultes» (accidents qui ne sont pas annoncés à la police), le risque encouru par les usagers vulnérables (nombre de victimes par kilomètre parcouru) a augmenté (alors que celui encouru par les automobilistes a fortement diminué).

Selon une étude anglaise (University College), menée dans une ville typique d'Angleterre, les enfants piétons de 5 à 9 ans encourent un risque 26 fois plus élevé que les automobilistes. (RdA 1/1995 et «La ville et l'enfant»).

Petit lexique des abréviations

DETEC	Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière
LCR	Loi sur la circulation routière
LCPR	Loi sur les chemins pédestres et chemins de randonnée.
OCR	Ordonnance sur la circulation routière
Normes VSS	Normes de l'Union suisse des professionnels de la route
DFJP	Département fédéral de justice et police
OFROU	Office fédéral des routes



Les oubliés de la circulation, winterthur assurances

La traversée de la route est une opération très complexe; diverses études ont montré que les enfants n'arrivent pas à la maîtriser avant l'âge de 12 ans environ. Or plus de 90% des accidents en localité se produisent lorsque les piétons traversent la route.

dents concernant les enfants de 10 à 14 ans, ni de ceux de 0 à 4 ans. Ces derniers ont depuis toujours été accompagnés, et concernant les enfants de 10 à 14 ans, on ne peut plus guère les prendre par la main.

C'est donc l'accompagnement et une présence fortement diminuée d'enfants dans la rue qui expliquent le recul du nombre de victimes chez les enfants, et non pas les raisons avancées par les instances officielles – éducation routière, meilleure formation des conducteurs, améliorations techniques.

Notons aussi que le nombre de victimes d'enfants à vélo n'a lui aussi pratiquement pas diminué.

Des effets sur le développement

En raison des dangers du trafic, les enfants ont été progressivement exclus de la rue. Les conséquences pour leur développement ont été mises en évidence par Marco Hüttenmoser, dans une recherche du PNR 25 «Ville et transport».

Deux mondes : les enfants qui peuvent jouer devant leur maison et ceux qui ne le peuvent pas

Ni la place de jeux publique, ni le jardin privé ne peuvent remplacer la rue. Une équipe de chercheurs a comparé les comportements quotidiens d'enfants de cinq

ans qui pouvaient jouer dehors avec ceux d'enfants qui ne le pouvaient pas en raison des dangers du trafic. Les différences observées sont à la fois banales et effrayantes. Résumons :

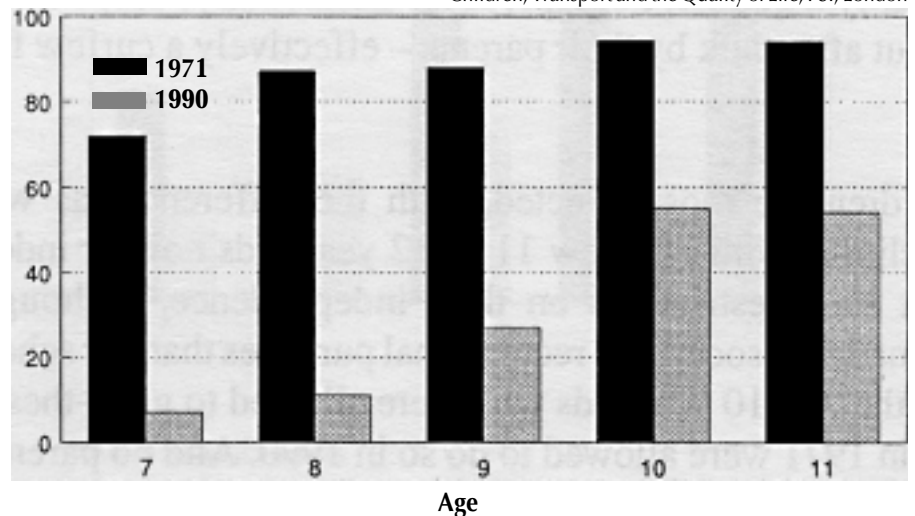
- Les enfants qui peuvent sortir librement passent beaucoup plus de temps à jouer dehors que les enfants «captifs» (dépendant d'un adulte pour sortir).
- Les enfants «libres» ont nettement plus de camarades et ces relations sont plus stables et plus élaborées. Outre de pouvoir jouer dans la rue, ils peuvent aller librement en visite chez des camarades. Sur les places de jeux publiques, des amitiés ne se nouent que lorsque les mères s'y rendent très régulièrement.
- Les enfants «libres» développent des jeux particulièrement propices à leur développement (jeux de groupe, de rôles). De tels jeux ne se développent pratiquement jamais sur les places de jeux publiques.
- Les enfants «libres» apprennent à régler les conflits par la négociation. Sur la place de jeux, les conflits sont en général réglés par les adultes.
- Les enfants «libres» décident par eux-mêmes s'ils veulent sortir. Ils sont ainsi plus autonomes et satisfont mieux à leur besoin de bouger que les enfants «captifs» qui dépendent de la disponibilité de leur mère.
- Les mères des enfants «captifs» passent beaucoup de temps à accompagner leurs enfants à la place de jeux, chez des voisins, etc.
- Dans les quartiers présentant un environnement favorable, les relations de voisinage sont plus intenses. En particulier, la garde des enfants est beaucoup

Moins d'accidents? Surtout moins d'autonomie

Les statistiques ne montrent pas non plus l'influence qu'a pour les enfants le fait d'être continuellement accompagnés, les parents ayant tiré les conséquences des dangers du trafic. L'analyse des accidents d'enfants sur une période de 24 ans, établie par Marco Hüttenmoser et Daniel Sauter, montre des choses étonnantes à ce sujet.

Durant cette période, le nombre d'enfants accidentés à pied n'a que peu reculé, sauf en ce qui concerne les enfants de 5 à 9 ans. Or, ce sont ces enfants-là qu'on accompagne partout et auxquels les parents interdisent de jouer dehors. On n'observe pratiquement aucune diminution d'acci-

Children, Transport and the Quality of Life, PSI, London



Des enquêtes réalisées en Angleterre ont montré l'évolution des déplacements des enfants en 20 ans : ceux-ci se déplacent de moins en moins seuls.

La possibilité de se déplacer de manière autonome est une occasion d'apprentissage privilégiée. Rien ne remplace la rue comme espace de rencontre commun et comme espace de jeux.



Des dispositions concernant l'environnement utiles pour la modération

Octobre 1983

Entrée en vigueur de la **Loi sur la protection de l'environnement (LPE)**.

Une loi très progressiste, pionnière en Europe à l'époque de son entrée en vigueur et sans doute encore aujourd'hui. Dans le domaine de la modération du trafic et des politiques des transports ce sont surtout les ordonnances qui en découlaient – sur la protection de l'air (OPAir, en 1985), sur la protection contre le bruit (OPB, en 1986) et Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE, en 1988) – qui ont joué un rôle important.

1985/1986

Entrées en vigueur respectivement de l'**Ordonnance sur la protection de l'air (OPAir)** et de l'**Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)**.

Ces deux ordonnances sont directement liées à la LPE. Elles ont souvent été utilisées dans le domaine de la modération du trafic ou des mesures en matière de circulation et de stationnement. A noter que l'ATE et Mobilité piétonne font partie des associations habilitées à faire recours contre des projets au nom de l'OPAir et de l'OPB.

facilitée grâce aux bons rapports de voisinage. (RdA 4/1992 et 1/1995 et «La ville et l'enfant»)

«Villes d'enfants, villes d'avenir» est le titre d'une brochure publiée par la Communauté européenne que nous avons eu l'occasion de présenter dans le bulletin. Ce titre symbolise bien une double conviction partagée par Rue de l'Avenir: construire la ville adaptée aux enfants, c'est contribuer à préparer leur avenir, et construire une ville qui réponde aux besoins des enfants, c'est créer un cadre de vie quotidien qui profite de fait à tous.

La vitesse, une question centrale

L'abaissement des vitesses de circulation est la condition d'une bonne cohabitation entre les voitures et les usagers vulnérables. Si une bonne majorité des automobilistes roulait à 30 km/h, il n'y aurait pratiquement plus de piétons et de cyclistes tués, et très peu de blessés graves. Le risque qu'encourent les piétons, surtout les enfants et les personnes âgées, deviendrait enfin acceptable. (RdA 2/1995)

Il est maintenant largement reconnu que l'abaissement de la vitesse de circulation constitue un élément déterminant pour l'augmentation de la sécurité des usagers. Une vitesse plus lente permet aussi à l'automobiliste d'être plus attentif aux abords de la chaussée et aux autres usagers. La cohabitation devient possible.

La vitesse est ainsi une question clé de la modération du trafic et une condition de base pour la reconquête de la rue. De manière directe ou indirecte, c'est un thème qui a été largement traité dans le bulletin, au travers de présentations de réalisations, d'informations sur des mesures possibles, de comptes rendus de résultats d'études, qui forment ensemble un argumentaire en faveur de la «ville lente».

Comment obtenir l'abaissement des vitesses souhaité?

Lors du passage du 60 km/h au 50 km/h en localité, personne n'a exigé des ralentisseurs ou des aménagements rendant cette limitation plausible. Il a simplement été dit à la population que le 50 km/h était nécessaire pour réduire le danger du trafic dans les localités. (RdA 2/1995)

Il en a été tout autrement avec la modération du trafic. C'est avec la rue résidentielle qu'a surgi l'idée qu'il fallait changer l'image de la rue et ralentir physiquement

les automobilistes. Dans un sens, cela pouvait se comprendre, car il s'agissait de passer de 50 à 20 km/h; de plus, le réaménagement des rues faisait partie des exigences des protagonistes de la rue résidentielle.

Mais, très vite, l'idée s'est révélée un piège. D'une part, l'obligation de placer des ralentisseurs affaiblit le poids de la loi. Surtout, le coût prohibitif d'une multiplication des aménagements interdit la modération à grande échelle. Enfin le ralentissement par des aménagements a des limites.

Effets des mesures de modération du trafic sur les vitesses

De nombreux manuels et recommandations défendent l'idée que la modification de l'image de la rue – rétrécissements, changement de l'image de la rue, portes d'entrée – induisent un ralentissement de

Une prise de conscience nécessaire: la «modération dans les têtes»...





De nombreux manuels et recommandations défendent l'idée que la modification de l'image de la rue induit un ralentissement de la part des conducteurs. L'idée est séduisante, mais se révèle en grande partie fausse. Et elle coûte cher...

la part des conducteurs. Or, plusieurs études ont maintenant démontré que c'est une idée séduisante, mais en grande partie fausse. Les seuls aménagements entraînant véritablement un ralentissement sont les rehaussements (diverses formes) et les fortes sinuosités.

Si les mesures constructives étaient déjà discutables s'agissant des rues de quartier, cette solution devient aberrante pour les routes principales, car la plupart des ralentisseurs efficaces sont inconciliables avec les exigences du trafic sur ces routes-

Pour la mise en place de zones 30, la commune de Lausanne a choisi des mesures simples (marquage des entrées, stationnement alterné, quelques rétrécissements), et mis l'accent sur la campagne de sensibilisation.



là. (...) Combien de temps va-t-on encore esquiver le débat sur la nécessité de limiter la vitesse à 30 km/h en localité, ou du moins sur toutes les routes où il y a des piétons et des cyclistes. (RdA 1/1996 et 1/2000)

Sensibilisation...

Il y a un lien direct entre la sensibilisation et l'acceptation des sanctions. Si une majorité pense que l'abaissement de la vitesse a un sens, celle-ci acceptera que ceux qui roulent trop vite soient sanctionnés.

Faire respecter le 30 km/h

On peut contraindre les automobilistes à ralentir, par exemple en plaçant des rehaussements et des chicanes sur la chaussée. Mais le seul véritable moyen, c'est de les amener à comprendre le sens des limitations de la vitesse. Les conducteurs, qui sont d'ailleurs souvent des parents, ne se rendent pas compte du danger qu'ils représentent. Il faut donc les informer sur la différence qui existe entre rouler à 50 km/h et à 30 km/h. (RdA 2/1995)

C'est ce qu'exprimait un responsable du Service des routes et voiries de la ville de Lausanne, décrivant le processus d'introduction des zones 30 dans cette ville :

Le succès d'une zone 30 ne réside pas seulement dans le respect des instructions fédérales en la matière, mais surtout dans l'acceptation par toutes les catégories d'utilisateurs et leur bonne cohabitation.

(...) Avant l'instauration de ces zones, les associations de quartier, les sociétés intéressées et la presse ont été informées. Lorsqu'elles sont installées, tous les ménages concernés reçoivent un fascicule expliquant en quelques mots le gain sur la distance de freinage, la faible perte de temps en roulant à 30 km/h au lieu de

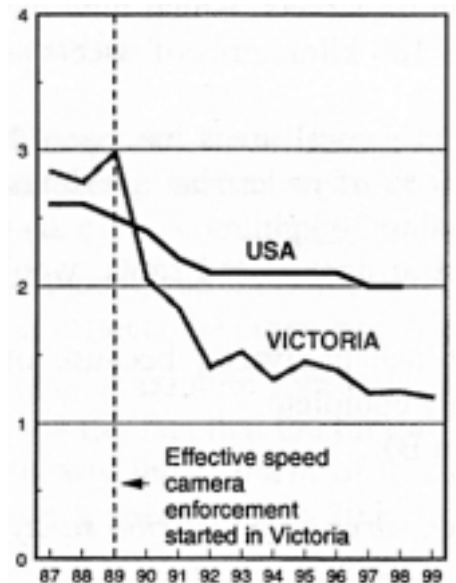
50 km/h et les changements apportés dans une telle zone. (...) Dès la mise en service d'une zone, une campagne de sensibilisation est effectuée sur place par la police : un panneau lumineux indique à chaque conducteur à quelle vitesse il roule, et s'il dépasse les 30 km/h, un agent l'arrête pour lui remettre la brochure, mais sans le sanctionner. (RdA 3/96)

... et contrôles

Les contrôles radar et les sanctions sont la mesure la plus efficace pour obtenir le respect des limitations de vitesse.

En Allemagne, l'analyse des effets de milliers de zones 30 sur les vitesses montre que, dans les zones sans mesures constructives, mais dans lesquelles des contrôles radars fréquents sont effectués, le respect du 30 km/h est mieux assuré que dans des zones avec des mesures constructives (sans contrôles fréquents).

A Graz, 12 radars mobiles et fixes sont continuellement en fonction. Il n'y a pas



L'Etat de Victoria (Australie) a introduit en 1989 un système de contrôles radar avec 54 caméras mobiles en fonction durant 4000 heures (au total) par mois. En trois ans, les vitesses et le nombre d'accidents ont chuté de façon spectaculaire.

eu de levées de bouclier contre les sanctions (la police est sévère mais, de nuit, elle ferme un œil). Les conducteurs sont devenus plus respectueux vis-à-vis des piétons, même sur les routes principales. (RdA 2/1995)

Evolution des dispositions concernant les vitesses

1^{er} janvier 1984

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

Cet abaissement de la vitesse a été décidé suite à des essais pendant deux ans dans plusieurs communes suisses, qui ont montré une nette baisse des accidents et de leur gravité.

Mai 1984

Publication des **Instructions** du DFJP concernant l'**instauration des rues résidentielles**.

Cette disposition figurait depuis 1980 dans le droit suisse, mais restait uniquement de la compétence de la Confédération. Les Instructions parues en 1984 font suite à un essai de deux ans; elles précisent les conditions d'instauration de rues résidentielles, et en transfèrent la compétence aux cantons.

Mai 1989

Entrée en vigueur de l'article 2a de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) instaurant la possibilité d'une **signalisation par zones** et Instructions du DFJP en la matière.

L'instauration de cette nouvelle disposition légale ouvrait en particulier la pos-

sibilité d'instaurer des zones 30, ou une gestion du stationnement favorisant les résidents. La signalisation par zone devait éviter une multiplication de signaux. Les contraintes définies par les Instructions (dimensions des zones, homogénéité du périmètre, exclusion des routes principales) ont longtemps limité le développement des zones 30, qui ont surtout été réalisées dans les grandes communes, disposant de la délégation de compétences.

1^{er} janvier 2002

Entrée en vigueur de l'**Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre**.

Cette nouvelle réglementation a été élaborée sous la pression de plusieurs éléments: de plus en plus de demandes de simplification de la procédure et des exigences, l'expérience pilote de Flanierzone à Burgdorf et l'intérêt suscité auprès de très nombreuses communes, enfin l'initiative Rues pour tous demandant le 30 à l'heure généralisé en localité. L'instauration de zones à vitesse réduite est simplifiée et les cantons disposent d'une grande liberté pour définir les mesures d'accompagnement.

L'histoire du 30 km/h

En Suisse, la «signalisation par zones» – ouvrant en particulier la possibilité d'instaurer des zones 30 – a été introduite dans l'OSR en 1989. Les conditions définies dans les Instructions du DFJP étant très restrictives, peu de communes ont, par la suite, réalisé des projets d'envergure – s'il était désormais autorisé de créer des zones 30, on était encore loin de les recommander! De manière générale, l'instauration de zones 30 est restée pendant longtemps, et reste encore, surtout le fait des villes d'une certaine importance, disposant de la délégation de compétence en la matière.

En s'inspirant du modèle proposé par l'Association des villes allemandes et de l'expérience de Graz, le GCR plaide, dès 1990, en faveur d'une application des zones 30 à toutes les rues de quartier et pour l'intégration de routes principales dans les zones 30. La présence de transports publics ne doit pas être une raison d'y renoncer.

En Suisse romande, la ville de Neuchâtel a été la première à se doter d'une conception d'ensemble pour la modération du trafic, avec une réduction du réseau principal et l'introduction systématique du 30 à l'heure dans les quartiers. Les nouvelles dispositions légales étant récentes, les premières zones étaient petites, et surchargées de ralentisseurs.

Lausanne a suivi, dès 1995, avec des mesures simples (marquage des entrées, parcage alterné, socles en béton créant des rétrécissements), une campagne de sensibilisation et des contrôles réguliers. Les zones sont malheureusement restées petites, à l'exception de quelques-unes.

Vers la modération étendue

La rue résidentielle ayant montré ses limites, dans le nord de l'Europe, on passe rapidement à une autre échelle.

Dans les années 70, les Pays-Bas, puis l'Allemagne introduisirent le concept de rues résidentielles (...). Rapidement ces pays passent à la modération de la circulation et aux rues à circulation modérée (la priorité reste aux automobiles qui sont freinés par des aménagements physiques).

La Suisse suit dans les années 80, avec quelques années de retard, la même évolution (la Romandie n'a d'ailleurs pas encore digéré partout cette évolution).

Aujourd'hui l'Allemagne et la Hollande – toujours en pointe sur ces questions – introduisent deux nouvelles notions :

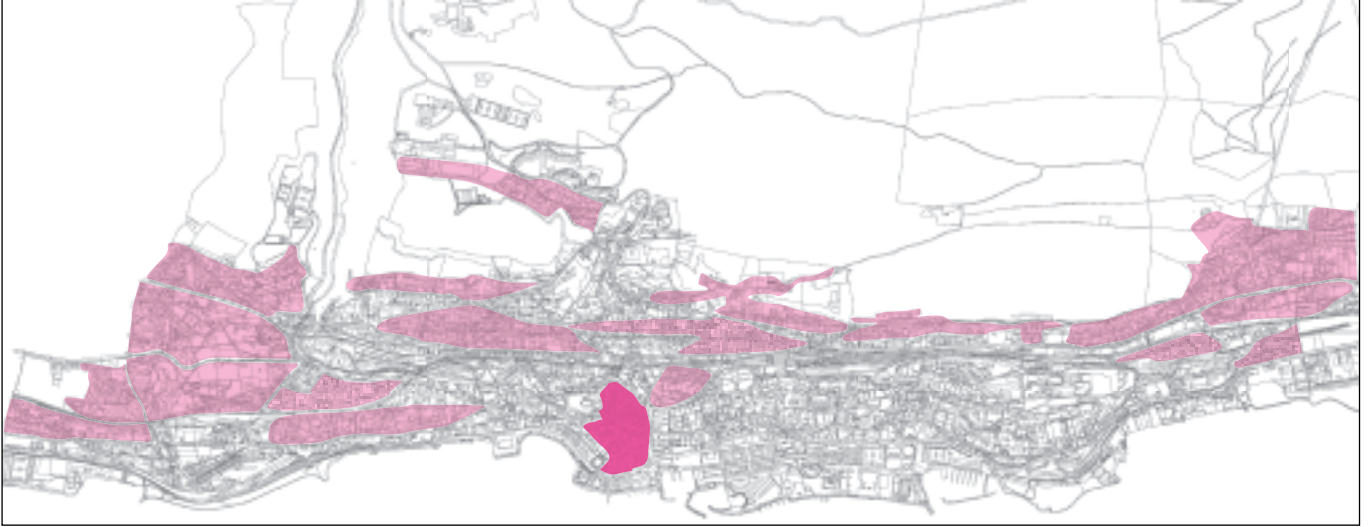
- la modération étendue appliquée à des quartiers entiers;
- les zones à 30 km/h.

Les résultats provisoires à Hambourg, qui compte pas moins de 500 zones à 30 km/h, paraissent prometteurs. (...)

Les nouvelles limitations de vitesse dans ces deux pays sont les suivantes : hors localité 80 km/h, rues principales en localité 50 km/h, rues de quartier 30 km/h. A quand l'introduction chez nous? (...)
(RdA 1/1987)

L'Allemagne a introduit très tôt la modération étendue et les zones 30 dans les quartiers. Le traitement des portes a souvent donné lieu à des solutions originales.





Neuchâtel a été la première ville (1990) à adopter une conception générale de modération du trafic, toutes les rues de quartier devenant des zones 30. L'introduction de cette possibilité étant toute récente, les premières zones étaient petites et surchargées de ralentisseurs.

Vitesse réduite : l'exception ou la règle ? L'exemple de Graz

Graz : le 30 km/h pour toute la ville

La ville de Graz – 240 000 habitants – a opté pour le modèle proposé par l'Association des villes allemandes qui consiste à ériger le 30 km/h comme règle générale en ville. (...)

Graz avait déjà pris des mesures de modération de la circulation dans quelques quartiers. Au début 1992, la municipalité se trouvait confrontée à 167 nouvelles demandes de la part de groupes d'habitants. Le compte était vite fait : avec les maigres moyens financiers disponibles, la satisfaction de toutes ces demandes aurait pris 60 ans ! Au lieu de privilégier au compte-gouttes quelques habitants, la municipalité a opté pour l'introduction du 30 km/h dans les 167 quartiers.

En automne 1992, le tout était réalisé à l'essai, pour seulement 510 000 francs suisses. Ce fut le succès immédiat. Si, au début de l'essai, seulement 44% de la population se montrait favorable, deux mois après, cette proportion était de 72% (66% des automobilistes). Grâce à la vas-

te campagne de sensibilisation et au débat dans la presse, chaque habitant de Graz a été informé et s'est fait son opinion. (RdA 2/1995)

L'Initiative «Rues pour tous»

En 1999, l'ATE lance l'Initiative populaire «Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions» – dite initiative «Rues pour tous». Son contenu correspond de fait à ce qui s'est fait à Graz.

Les enjeux du 30 km/h : le mot du président

Et dire qu'on se posait encore la question de savoir s'il était opportun de réduire les vitesses de circulation dans les agglomérations en 2001 ! Aujourd'hui, 24 décembre 2011, cela nous semble surprenant, voire incompréhensible d'imaginer que l'on pouvait rouler à 50 km/h en plein milieu de nos villes et nos villages. Et pourtant c'était bien la réalité en ce temps-là. (...)

Dix ans plus tard, ces arguments semblent bien dérisoires en relation aux gains

obtenus. Aujourd'hui, non seulement les piétons sont plus nombreux et les espaces publics plus animés, les transports publics sont des plus performants mais de plus, la fluidité des déplacements et la capacité des rues ont encore augmenté grâce aux vitesses réduites (proximité des véhicules).

Juste avant la décision du 4 mars 2001, le Conseil fédéral nous promettait bien une nouvelle ordonnance (et des modifications de l'OSR) mais les principales nouveautés que proposait l'initiative «Rues pour tous» n'étaient pas retenues par le projet de nouvelle ordonnance. (...)

Il fallait un changement de mentalité, une ouverture à la différence, au respect. Cela semblait impossible voire bien difficile. (...) La Suisse allait-elle devenir dans ce domaine ce pays progressiste, cet exemple un peu provocateur, ce chemin à suivre ? (...) Et oui, le 4 mars 2001, un peu par surprise il est vrai, le peuple suisse avait pris un virage décisif en matière de gestion du trafic : la naissance concrète d'une autre culture de la circulation basée sur le respect mutuel, le OUI à la cohabitation pacifique. (RdA 1/2001).

Le rêve du président ne s'est pas réalisé : le 4 mars 2001, l'initiative a été rejetée en votation populaire par 76.8% des votants... Pourtant, au moment de son lancement, le climat en matière de modération du trafic paraissait favorable ; l'époque apparaissait comme l'aboutissement logique d'un processus qui n'avait pas arrêté de progresser. Naturellement, com-



Des commerces et des équipements des deux côtés de la rue... Mais les centres de quartier sont souvent coupés en deux par la route, qui constitue une véritable barrière pour les enfants et les personnes âgées.

me pour toute initiative populaire, l'acceptation aurait été une sorte de miracle. Mais un taux même proche de 50% aurait certainement influencé plus favorablement l'application des nouvelles dispositions concernant la réglementation par zones.

Si l'initiative a été rejetée, les débats qui ont eu lieu pendant la période entre le dépôt de l'initiative et la votation ont par contre à coup sûr contribué à l'adoption de la nouvelle ordonnance.

«L'instauration de zones à vitesse réduite sera simplifiée»

Après le rejet de l'initiative, le Conseil fédéral, qui s'était engagé à faire en sorte d'encourager et de faciliter la création de

de l'Association transports et environnement (ATE), initiative refusée par le peuple et les cantons le 4 mars dernier. (...)

Le nouveau régime facilitera l'instauration de zones à vitesse réduite en octroyant un maximum de liberté aux cantons et aux communes pour ordonner les mesures d'accompagnement nécessaires. (...)

Le Conseil fédéral a par ailleurs accepté la possibilité, contestée lors de la consultation, d'intégrer à titre exceptionnel des tronçons de route principale dans des zones 30 si les conditions locales le justifient. (...)

Encore un pas à franchir

Les nouvelles dispositions facilitent l'élaboration de concepts globaux consistant à mettre l'ensemble des rues de quartier en zone 30, à des coûts relativement modestes. C'est ce qu'on appelle désormais le «modèle du bpa», même si ce dernier n'a fait que reprendre un principe – la modération systématique des quartiers à l'intérieur des mailles du réseau principal – développé bien antérieurement par

d'autres (Allemagne, villes de Neuchâtel, Lausanne, Berne et Zurich en particulier).

Il reste encore du chemin à parcourir :

- pour la mise en pratique de ce modèle à grande échelle, non seulement dans les villes mais aussi dans les plus petites localités. Cela suppose une réelle politique d'impulsion des cantons, ou au minimum une ouverture aux demandes des communes;
- pour obtenir un droit plus étendu de mettre des tronçons de routes principales à 30 (et non de manière exceptionnelle), par exemple dans les centres de quartier, là où se trouvent des commerces, à la hauteur des écoles, de homes pour personnes âgées, etc. ;
- pour que des villages puissent être entièrement placés en zone 30, même lorsqu'ils sont traversés par des routes cantonales: les dispositions actuelles, pensées surtout pour les villes, excluent pour le moment ce type de mesure. Or dans les villages, la route cantonale est aussi la plupart du temps – au moins en partie – la rue principale, celle où se trouvent les principaux équipements, et souvent le centre du village.

Un article important de la LCR

1^{er} août 1984

L'art. 3 al.4 de la Loi sur la circulation routière (LCR) autorise des limitations et prescriptions particulières au nom d'impératifs de bruit, de pollution, de sécurité de la circulation ou «pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales».

Cet article a joué un rôle important dans le domaine de la modération de la circulation, car il rendait légal l'aménagement de mesures constructives de modération de la circulation (voir normes, ci-dessous) et l'introduction, désormais largement appliquée dans les villes, du système de macarons privilégiant le parcage des résidents.

De l'aire piétonne à la zone de rencontre

Au milieu des années 80, dans le cadre du programme «Villes plus sûres, quartiers sans accidents», Chambéry initiait une démarche révolutionnaire en recourant au panneau «aire piétonne» pour tranquilliser des tronçons de routes à fort

trafic, avec une vitesse basse et priorité aux piétons.

La «Flanierzone» expérimentée à Burgdorf/Berthoud dans le cadre du projet pilote «Ville modèle piétons-vélos» s'est notamment inspirée de celle de Chambé-

zones 30, a chargé le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) d'élaborer une ordonnance relative aux zones et de proposer en conséquence une modification des articles de l'OSR.

Le 1^{er} janvier 2002, les nouveaux articles de l'OSR relatifs aux zones (art. 2a, 22a et 22b) entrent en vigueur et le DETEC publie l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Voici des extraits du communiqué de presse du DETEC du 28 septembre 2001 :

L'instauration de zones à vitesse réduite sera simplifiée

(...) Par une révision de l'ordonnance sur la signalisation routière, le Conseil fédéral a concrétisé aujourd'hui sa contre-proposition à l'initiative «Rue pour tous»

L'expérience des «aires piétonnes» à Chambéry ne s'est pas limitée à l'exemple bien connu de la rue de la République. La ville continue de développer de nouveaux projets, dans le centre, mais aussi aux abords d'écoles, dans des centres de quartier,...





L'expérience pilote de Burgdorf, conjonction d'une commune courageuse, soutenue par le canton, d'un programme d'impulsion national et d'un engagement associatif important est à l'origine de l'introduction de la zone de rencontre dans la législation suisse. La ville continue de développer des projets innovants.

Il faut regretter par contre que, pour le moment du moins, il soit exclu de réaliser des zones de rencontre sur des routes principales. Et le recours aux zones de rencontre dans les villages pourrait bien se heurter à des résistances de la part des cantons. Comme pour d'autres mesures, ce sera ici aussi aux habitants et aux communes de faire évoluer la loi.

Dans les quartiers

Quant aux rues de quartiers, rappelons que Rue de l'Avenir avait plutôt déconseillé l'aménagement de rues résidentielles, car l'urgence était à l'époque à une amélioration générale de la sécurité dans les quartiers par l'instauration de zones 30. Aujourd'hui, la rue résidentielle «rénovée» – zone de rencontre avec des mesures simples – redevient un cheval de bataille important.

On sait que le 30 km/h n'offre pas une sécurité suffisante pour permettre le jeu des enfants. Or, on l'a vu, il s'agit là d'un enjeu d'une importance centrale. Aujourd'hui, avec la nouvelle ordonnance, il de-

vrait être possible de transformer de nombreuses rues de quartier (dont des zones 30 existantes) en zones de rencontre, et cela à un coût modeste.

Il faudra pour cela que des communes se lancent dans des expériences d'envergure, avec un minimum de mesures constructives, mais avec une campagne de sensibilisation et des contrôles radar.

Exemple d'une démarche d'habitants

(...) Dans un quartier lausannois en zone 30, des habitants cherchent à faire «encore mieux» et demandent que leur zone 30 devienne une zone de rencontre. Dans ce quartier, les rues sont relativement étroites, et souvent dépourvues de trottoirs. Les bandes pour piétons ne permettent pas à deux piétons de marcher côte à côte, et même avec une zone 30, l'automobiliste conserve la priorité. Les rues du quartier restent peu sûres au quotidien pour les enfants. Une zone de rencontre permettrait d'inverser les priorités : la vitesse de circulation est vraiment basse, et c'est le piéton qui est prioritaire.

Une démarche qui préfigure peut-être le jour où il deviendra normal de considérer que dans un quartier d'habitation, la vie sociale et les jeux des enfants aient la priorité sur la circulation, et où les zones 30 d'aujourd'hui deviendront zones de rencontre. (RdA 3/02)

ry, avec toutefois des volumes de trafic nettement plus modestes. Cette expérience a suscité une grande vague d'intérêt en Suisse, en tant que mesure alternative à la zone piétonne pure.

Bénéficiant d'un contexte politique favorable, la «zone de rencontre», forme de rue résidentielle étendue aux secteurs commerçants, remplace le signal «rue résidentielle» depuis le 1^{er} janvier 2002.

La nouvelle ordonnance témoigne d'une importante évolution des mentalités : il est possible de faire cohabiter automobilistes et piétons sans dépenser des millions de francs pour des aménagements luxueux. (RdA 3/02)

Modérer les routes principales en localité...

La notion de modération de la circulation et de protection du cadre de vie évolue et progresse. Du concept de rue résidentielle bien connu, les aménageurs sont

passés à la notion d'îlot, puis à la notion de zone (...). Dans le même temps, la nécessité d'une réflexion globale sur les déplacements urbains se faisait jour. Le lien entre la sécurité des déplacements, la pollution de l'air et les atteintes dues au bruit de la circulation se précise davantage chaque jour.

Cette réflexion nouvelle implique la prise en compte des axes principaux. (...)

La surface polyvalente en milieu de chaussée permet la traversée des piétons et la bifurcation des cyclistes partout; on peut y placer du mobilier urbain et changer ainsi l'image de la rue. L'auteur du fameux exemple de Hennef (D) a repris ce modèle, développé en France.

Qu'est-il possible de faire? Comment rétablir, dans les circonstances actuelles, une certaine qualité du cadre de vie sur les axes principaux en améliorant la sécurité des déplacements, en tenant compte des impératifs des transports en commun, des automobilistes, des cyclistes et des piétons? (...) La discussion ne devrait plus être «modération de la circulation oui ou non?» mais «quels instruments sont-ils les meilleurs?» (RdA 1/1988)

L'idée de «modérer» aussi les routes principales a mis du temps à naître dans les esprits, car pendant longtemps on pensait que, en modérant les rues de quartier et en les libérant du trafic de transit, il fallait parallèlement rendre plus fluides les routes principales. Bref, l'idée était simplement tabou. En 1987 paraît, en Allemagne, la brochure Stadtverkehr im Wandel (BM Bau). Le réaménagement des



Evolution des normes

1985

Publication des **normes SN 640.280-285** concernant **les mesures de modulation de la circulation**: obstacles transversaux et dans les carrefours, rétrécissements, décrochements horizontaux et verticaux.

Il s'agissait de la première norme traitant de la modulation de la circulation. Son contenu était basé sur les résultats d'une étude de l'IVT, qui avait notamment évalué toutes sortes d'aménagements déjà réalisés dans les communes. La norme définissait les types d'éléments modérateurs recommandés et leur mise en forme, et leur donnait ainsi une forme de caution légale.

Avril 1992

Publication des **normes VSS SN 640 040b à 640 045** sur les **types de routes**.

Les nouvelles normes «types de routes» constituaient une grande nouveauté dans la philosophie des aménagements routiers. On y trouvait notamment le principe, pratiquement révolutionnaire à l'époque, que la fonction sociale des routes doit être prise en comp-

te, de même que les caractéristiques locales du bâti.

Octobre 1992

Parution des **normes VSS SN 640 200 à 640 202**, concernant la **définition des profils géométriques types**.

Inspirées des recommandations allemandes, ces normes remettaient en cause le principe qui avait longtemps prévalu d'un profil routier homogène, quel que soit le contexte. Elles définissaient le dimensionnement des routes de manière plus souple, à partir des besoins et des gabarits des divers usagers – piétons compris!

2000

Publication des nouvelles **normes VSS SN 640 210 à 213** «**Conception de l'espace routier**».

Un pas de plus vers l'intégration des routes et du cadre bâti. Ces nouvelles normes tentent de se rapprocher des recommandations allemandes, en incitant ceux qui les utilisent à réfléchir au cas par cas, en fonction des caractéristiques locales. (A noter que la norme SN 640 213 remplace les anciennes normes sur la modulation du trafic.)

routes principales est l'une des idées spectaculaires qui y est développée.

Rue de l'Avenir s'intéresse évidemment à la chose et la journée 1988 est consacrée au thème «Modération de la circulation sur les routes principales». Ce thème

continuera d'être suivi, avec des présentations d'exemples régulières.

Même si elles ont beaucoup en commun, on distingue en général entre les routes principales en ville et les traversées de villages.

... en ville

La vie urbaine se déroule essentiellement sur les routes principales. C'est là que se trouvent les commerces, les cafés et autres services, les équipements publics, la plus grande concentration de piétons et de cyclistes. Rue de l'Avenir a présenté à plusieurs reprises des expériences et des exemples de mesures prises sur des routes à fort trafic. Rappelons quelques points importants.

Des traversées piétonnes nombreuses, aisées et sûres

Traverser les routes est dangereux. Environ 90% des accidents de piétons arrivent lorsque ceux-ci traversent une route.

Les routes à fort trafic sont devenues de véritables barrières. Les piétons y ont été canalisés sur de rares passages et les cyclistes y sont en danger.

Lorsqu'il y a des magasins et autres équipements, des entrées d'immeubles et du stationnement de part et d'autre d'une route principale, les piétons devraient pouvoir traverser et les cyclistes devraient pouvoir bifurquer à de nombreux endroits – si possible partout.

Un refuge en milieu de chaussée est la meilleure aide à la traversée des routes principales. Sa largeur devrait être au minimum de 1.80-2.00m, et les voies de part et d'autre devraient être réduites à



L'aménagement de la rue Basse à Grandson n'a pas inspiré d'autres réalisations. C'est pourtant un exemple intéressant de réflexion fine à partir des normes, qui permet de répondre aux besoins de la circulation tout en gagnant de la place pour les piétons, sans oublier la mise en valeur de l'espace-rue.



Le traitement des besoins des cyclistes est une tâche très subtile. Le canton de Berne, pionnier en la matière, a développé des recommandations et des instruments pour l'intégration des vélos dans le trafic. La séparation devient l'exception, non la règle.



Les arrêts de trams sur la chaussée, (ici à Zurich) sont plus confortables pour les usagers, qui n'ont pas besoin de traverser la chaussée. Quand un tram est à l'arrêt, les voitures attendent au feu; ce moment d'arrêt peut être exploité pour permettre l'écoulement du trafic transversal.

3.20m. Lorsque la route est un itinéraire cyclable important, la bande cyclable devrait être continue, ce qui porte la largeur des voies à 4.50m.

Intégrer les cyclistes dans le trafic

Le traitement des besoins des cyclistes est une tâche extrêmement subtile et un véritable art. C'est Oskar Balsiger, responsable «vélo» pour le canton de Berne, qui a le premier dénoncé la fausse sécurité offerte par la séparation des cyclistes du trafic motorisé et plaidé pour leur intégration dans le trafic. Et c'est lui qui a développé les instruments de cette intégration, par l'observation systématique des situations. Ses recommandations restent l'ouvrage de référence en matière d'aménagements cyclables.

Redistribuer les surfaces

Les chaussées sont souvent surdimensionnées, ne laissant que des trottoirs exiguës aux piétons et rendant la traversée dangereuse. Une réflexion fine sur l'organisation de la chaussée à partir des besoins réels, exploitant la mixité d'usage de certaines surfaces a permis de réaliser des projets très intéressants, qui assurent à la fois de bonnes conditions de déplacement pour les divers usagers et une mise en valeur de l'espace rue.

Renoncer aux voies réservées aux bus et aux trams

Nous avons présenté dans le numéro 2/2002 l'expérience de la ville de Zurich. Pour favoriser les transports publics, cette ville a développé une politique articulant plusieurs mesures :

- renoncement à la création de voies séparées pour les bus et les trams, consommatrices d'espace et sources de danger pour les piétons ;
- mise en place d'un système de gestion intégrée des feux, assurant la phase verte pour le passage du bus ou du tram ;
- expérimentation de toutes sortes de dispositifs d'usage mixte des chaussées ;
- arrêts de bus et de trams sur la chaussée, même sur des voies à fort trafic.

Evolution des dispositions concernant les piétons

Octobre 1985

Entrée en vigueur de la **Loi sur les chemins pédestres et les chemins de randonnée** (LCPR).

Cette loi constitue aujourd'hui encore le principal cadre légal (avec la LAT) en matière de planification pour les piétons. Elle sert aussi de base au cahier des charges de l'«unité mobilité douce» de l'OFROU. La LCPR comporte la notion importante de réseau piétons, mais n'ayant pas force contraignante, elle reste une loi relativement faible. (A noter que Mobilité piétonne est habilitée à recourir contre des projets dérogeant à cette loi.)

1988

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

Un texte intéressant, mais qui n'a évidemment aucune portée légale, et portant aucun poids. D'ailleurs qui le connaît ? (Voir par ex. <http://www.anlh.be/accessvoirie/> puis sommaire)

1994

Suppression de l'obligation pour les piétons de manifester par un signe leur intention de traverser la chaussée. Aux passages piétons, les piétons ont la priorité, mais...

Le maintien de la limitation à 50 km/h et celui des art. 49 de la LCR – les piétons ne doivent pas se lancer à l'improviste sur un passage – et 47 de l'OCR – les piétons ne peuvent pas user de la priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps – affaiblissent leur droit de priorité. Cette disposition fera l'objet de plusieurs articles dans Rue de l'Avenir.

1998

L'**OFEFP** et la **division principale de la circulation routière** changent de départe-

ment: ils sont désormais rattachés au département de Moritz Leuenberger, qui prend le nom de **Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication** (DETEC).

Ce changement est salué par Mobilité piétonne, qui estime ce regroupement favorable aux piétons: «Il permettra de mieux comprendre dans certains services que la politique fédérale des transports a directement des effets pour les piétons sur le plan local.»

Janvier 2000

Création de la toute nouvelle **«unité locomotion douce»** rattachée à l'Office fédéral des routes et entrée en fonction de ses premiers collaborateurs.

La création de cet organisme – dont l'intitulé français barbare mériterait d'être revu – est le résultat de la conjonction de plusieurs éléments: soutien au niveau de la Confédération en lien avec des objectifs de développement durable, résultats du PNR 41, mais aussi efforts soutenus des associations de défense des piétons et des cyclistes et du groupe parlementaire piétons.

Printemps 2003

Le DETEC met en consultation la version provisoire d'un **«Plan directeur de la locomotion douce»**. Ce document prévoit notamment de faire de la mobilité douce le «troisième pilier du système de transport des personnes».

Rue de l'Avenir prend part à cette procédure de consultation, en soutenant sans réserve les principes développés, mais en émettant un certain nombre de critiques (voir RdA 2/2003), portant en particulier sur le choix des priorités et les modes de financement. (Au plan formel, la question de la terminologie utilisée en français devrait impérativement être revue.)

... et dans les villages

Route de transit ou rue du village?

Je refuse l'héritage des normes routières appliquées indistinctement de l'environnement bâti, l'héritage des profils en travers types, l'héritage d'un trafic arrogant

qui slalome avec une vitesse excessive à travers les villages.

La vie du village ignore les normes routières. D'ailleurs, un village, c'est en quelque sorte «privé» par rapport au trafic de

transit. Si ce dernier ne peut pas l'éviter, alors il doit se faire discret. Il ne viendrait à l'idée de personne de traverser un salon en courant. L'aspect «privé» du village se reconnaît parce qu'on y entre par une porte, comme dans une maison – avertissant le conducteur qu'il doit ralentir – et, comme dans une maison, il y a ensuite



Dans les villages, la «route» est le plus souvent aussi la rue du village, qui traverse le centre, où se trouvent le bistrot, la poste, l'épicerie, celle que les enfants traversent pour aller à l'école...

une succession d'espaces visuellement bien délimités (...). La route respectera les irrégularités de l'implantation des constructions, l'arbre «mal placé», la fontaine qui rétrécit beaucoup la chaussée, les sols herbeux ou pavés devant les maisons. En bref, elle sera présente et discrète. (...) (L. Veuve / RdA 1/1990)

En publiant, en 1987, la brochure «Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen» (IVT), le Service des routes de Bâle-Campagne a ouvert la voie au réaménagement des traversées de villages en 1987.

D'autres cantons ont suivi (Fribourg en 1993, avec la brochure Valtraloc – réactualisée en 2001 – Vaud en 1999 avec la brochure «Rues de village» qui faisait suite à la Charte des espaces publics de 1996, etc.).

A propos de la brochure «Rues de village», Rue de l'Avenir écrivait :

La «Charte des espaces publics», parue il y a bientôt quatre ans, synthétisait la position nouvelle des services cantonaux concernant l'espace-rue en localité. Ce document est désormais complété d'une brochure-conseils à l'intention des petites communes, éditée à la fin de l'année dernière par le Département des infrastructures. (...)

Plusieurs points positifs étaient soulignés :

- les routes de contournement ne sont pas la panacée, le Conseil d'Etat défend une approche «plus globale et intégrée», et une intervention sur la traversée de localité même ;
- chaque village est différent : les responsables de la planification sont invités à

Politique de sécurité routière

Printemps 2002

Le rapport final «Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière» – VESIPO (pour : Verkehrssicherheitspolitik) – développe les mesures correspondant aux objectifs de **Vision Zéro**.

Ce plan d'action ambitieux, inspiré du programme Vision Zéro lancé en Suède, implique d'importants changements dans l'approche du thème de la sécurité, avec la construction d'une politique cohérente et échelonnée dans le temps. Rue de l'Avenir adhère bien évidemment aux objectifs, mais reste réservé quant à certaines mesures.

établir les projets à partir des caractéristiques locales, à utiliser les éléments du lieu pouvant servir d'élément de modulation naturel (arbre, fontaine, angle de bâtiment) ;

- dans les villages, il faudrait bannir les aménagements techniques et privilégier les «carrefours à branche traditionnels», avec priorité de droite, ne pas hésiter à réduire les rayons de courbure pour améliorer la situation des piétons ;
- le trottoir surélevé classique n'est souvent pas adapté dans les centres de village, la brochure encourage à chercher d'autres types de solutions, en jouant sur les largeurs de chaussée ;
- l'intégration des habitants est encouragée à divers moments et sous diverses formes. (RdA 1/2000)

Vers l'écomobilité...

La modération du trafic au sens strict de mesures «sur les routes» constitue le centre de la préoccupation du GCR. Mais, très tôt, nous avons inclus dans nos objectifs la modération au sens «large» du terme, c'est-à-dire l'objectif d'une réduction du trafic automobile au profit des modes dits écomobiles : la marche, le vélo et les transports publics, et du retour à un urbanisme de la proximité.

Cette échelle de réflexion a été abordée très tôt dans le cadre du bulletin, pour rendre compte des politiques expérimentées dans le nord de l'Europe, et dans certaines villes d'Outre-Sarine.

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 stationnement des voitures des pendulaires, infléchir aussi le développement urbain, rechercher une plus grande mixité des activités (...) tendre à un regroupement des nouvelles zones de construction autour des transports collectifs. (RdA 1/1985)

Seul moyen pour obtenir un réel transfert : dé-motoriser

Plutôt que des extraits d'articles du bulletin, nous présentons ici des extraits de la conférence tenue par Heiner Monheim lors de la journée du 6 novembre 1998, organisée en commun par RdA et la direction du PNR 41.

Le transfert vers l'écomobilité en Europe : un travail de Sisyphe

(...) Les ministres des transports entonnent en chœur l'invariable refrain : «Un

Des voitures en constante augmentation

De 1950 à 2000...

... le nombre de voitures a été multiplié par 24 :

1 voiture pour 32 habitants en 1950,
1 voiture pour 2.5 habitants en 1983,
1 voiture pour 2 habitants en 2000.

De la nécessité d'agir sur le taux de motorisation...



«Face à la peur panique d'un avenir sans voitures, il faut démontrer la possibilité sérieuse d'un modèle de mobilité moderne, favorable à la vie urbaine et respectueux de l'environnement, s'accompagnant de possibilités de déplacements performantes et d'une qualité de vie élevée.»

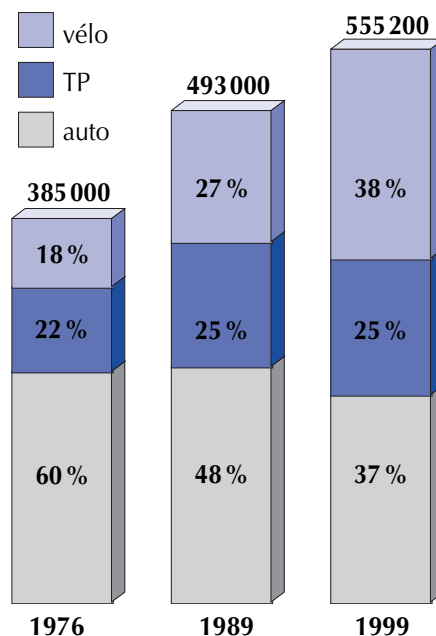
ce aux investissements dans les transports publics. (...)

Face à la peur panique d'un avenir sans voitures, il faut démontrer la possibilité sérieuse d'un modèle de mobilité moderne, favorable à la vie urbaine et respectueux de l'environnement (...) s'accompagnant de possibilités de déplacements performantes et d'une qualité de vie élevée. (...) (Actes du colloque PNR 41 du 6.11.1998, organisé conjointement avec l'IREC et le GCR)

balance en faveur de la voiture ; les caisses publiques ne fonctionnent pas autrement. (...) Les automatismes du financement des transports assurent à l'automobilité un important volume financier. De leur côté, les responsables des finances publiques ont eux aussi intérêt à davantage de trafic motorisé, parce qu'il est synonyme de revenus non négligeables sous forme de taxes automobiles, taxes sur les carburants, taxes sur la valeur ajoutée de produits automobiles, impôts des entreprises du secteur automobile et impôts sur le revenu des employés dans le secteur. (...) On peut ainsi affirmer que la motorisation de masse est incompatible avec l'objectif de réduction du trafic automobile. (...)

Seul moyen de modifier le scénario : inverser les priorités

(...) Si l'on veut pouvoir se passer de 150 millions de voitures en Europe, il faut offrir davantage que le niveau de service actuel de transport public. (...) Dès l'instant où l'usage régulier des transports publics entre véritablement dans les mœurs, le système devient rentable. Et il devient financièrement réalisable dès l'instant où les dépenses consenties pour le système automobile, par les pouvoirs publics, les ménages privés et l'économie en général, disparaissent des budgets ; car ce sont ces dépenses qui font aujourd'hui concurren-



Source: Stadt Freiburg Tiefbauamt Verkehrsplanung Huffbauer / G. Rombach 2/98

Evolution des déplacements à Fribourg-en-Brigau. Une politique cohérente associant développement des transports publics, aménagements en faveur des cyclistes, urbanisation concentrée et qualité de vie dans les quartiers porte ses fruits sur le long terme.

avenir sans voiture n'est pas pensable. (...) aujourd'hui ni les gens, ni surtout l'économie ne peuvent plus s'en passer. (...)

Personne ne s'interroge apparemment sur la question de savoir si tout l'argent dépensé pour la voiture, par les collectivités publiques et par les consommateurs, ne pourrait pas être investi plus judicieusement dans la recherche de solutions alternatives, et de l'impulsion que cela pourrait constituer pour différents secteurs économiques. On ne prend naturellement pas en compte les effets négatifs du trafic automobile ni les coûts économiques et sociaux qu'il engendre, ce serait là du discours anti-voiture. (...)

Il faut absolument renoncer à la «sur-motorisation»

L'objectif d'une diminution du taux de motorisation doit impérativement faire partie de toute politique novatrice en matière de transports : c'est là une condition de base de la réduction du trafic automobile. (...)

On entend souvent dire que le problème n'est pas le fait en soi de posséder une voiture, mais plutôt le fait d'en faire un mauvais usage. (...) Or, il est illusoire de croire qu'il peut y avoir un taux élevé de motorisation et un usage modéré de la voiture. (...)

Les dépenses publiques sont consacrées prioritairement à la voiture

Dans le budget des ménages, les aspects financiers font souvent pencher la

... et un urbanisme de la proximité

La question de l'aménagement du territoire est apparue très tôt dans les thèmes d'intérêt du GCR/Rue de l'Avenir. Le numéro 2/99, intitulé «Il est temps de s'occuper d'aménagement du territoire», en développe les raisons.

Mais que viennent donc faire des articles traitant d'aménagement du territoire dans un bulletin qui s'occupe de modé-

ration du trafic ? C'est tout simplement parce que le type d'urbanisation joue un rôle déterminant quant à la façon dont les gens se déplacent quotidiennement. Or, curieusement, l'aménagement du territoire n'est actuellement pas un thème de discussion, alors qu'il concerne directement chacun dans sa vie quotidienne. (RdA 2/1999)

Le développement urbain des décennies passées a été marqué par un étalement de l'aire urbanisée vers la périphérie des agglomérations et par la séparation spatiale des fonctions urbaines en zones monofonctionnelles (d'habitation, d'industrie, de bureaux, de commerces). Ce développement éloigne les destinations les unes des autres et il conduit à un usage accru de la voiture, au détriment des autres modes de transport (la marche, le vélo et les transports publics), dits «écomobiles». Aux nuisances dues au trafic routier – pollution de l'air, bruit, effet de serre, épuisement des énergies non renouvelables – viennent s'ajouter une augmentation de la consommation, de l'imperméabilisation et de la pollution des sols (et des eaux), la destruction de microclimats, de paysages et le découpage de biotopes. Et ces impacts négatifs sont autant de coûts – dits coûts «externes» – que la collectivité devra tôt ou tard payer.

Ce développement est incompatible avec l'objectif d'un développement durable. En 1996, le Conseil fédéral a adopté le Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse (Conseil fédéral, 1996). Selon ce rapport, si les tendances actuelles se poursuivaient, «l'équilibre écologique et le développement durable de notre pays se trouveraient fortement remis en question.» Il faut donc «stopper l'extension débordante des agglomérations, (...) orienter l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, (...) à proximité des nœuds ferroviaires».

Or, sans une nouvelle volonté politique, une réorientation du développement urbain dans le sens souhaité ne se fera pas. Car la tendance «naturelle» va dans le sens contraire. En effet, il y a de nombreux obstacles à la «réurbanisation»: il est plus facile et moins coûteux de construire sur les terrains libres en périphérie que de construire et densifier à l'intérieur des tissus bâtis; les régimes fiscaux (taux d'imposition communaux, impôts fonciers) favorisent la dispersion urbaine; l'organisation politique actuelle ne tient pas compte de la nouvelle entité qu'est devenue la région urbaine et la collaboration entre les communes d'une même région fonctionne mal, etc.

La réorientation du développement urbain nécessite la mise en place d'une stratégie globale faisant appel à de multiples mesures, tant au niveau du cadre légal que des pratiques, et cela à tous les niveaux de décision, local, régional, cantonal et fédéral. Les transports et l'aménagement du territoire sont les principaux domaines concernés. Concernant le pre-



Le développement urbain des décennies passées éloigne les destinations les uns des autres et conduit à un usage accru de la voiture, au détriment des autres modes de déplacement.

mier, il s'agit des mesures «classiques» pour inciter au transfert du trafic individuel motorisé vers les modes écomobiles: politique des prix, développement des transports publics, développement de l'autopartage, politiques du stationne-

ment, mesures «sur la route» pour favoriser la marche et le vélo, etc.

Quant à l'aménagement du territoire, il s'agit de renforcer son rôle (...). Des mesures sont à prévoir pour les zones à bâtir largement surdimensionnées, éloignées

A Fribourg-en-Brigau (D), la ligne du tram a précédé la réalisation de ce quartier prévu pour 4500 habitants. La vitesse est limitée à 30 km/h dans tout le quartier. Dans les rues de desserte des immeubles, l'aménagement, tout en permettant l'accès des voitures des résidents, fait la part belle à la vie sociale et aux jeux des enfants.



des interfaces de transports publics, et des instruments spécifiques sont à mettre en place pour favoriser la densification et la création de nouveaux pôles urbains multifonctionnels, en rendant ces localisations aussi attrayantes pour les investisseurs et

les habitants que les sites en périphérie.

(...) Un vrai débat public devrait s'ins-taurer autour de la question de savoir quel développement nous voulons pour de-main. (...) (RdA 2/1999 et Bonanomi, 2000)

Nous sommes et resterons des utopistes

Dans le langage courant actuel, «utopie» veut dire impossible; une utopie est une chimère, une construction purement imaginaire dont la réalisation est, a priori, hors de notre portée. Or, paradoxalement, les auteurs qui ont créé le mot, puis illustré le genre littéraire inventé par Thomas More en 1516, avaient plutôt pour ambition d'élargir le champ du possible, et d'abord de l'explorer. (...)

Le recours à la fiction est un procédé qui permet de prendre ses distances par rapport au présent pour mieux le relativiser et de décrire, d'une manière aussi concrète que possible, ce qui pourrait être. (Textes du site <http://expositions.bnf.fr/utopie/>)

A la fin des années 70, parler du 30 à l'heure, même dans les quartiers, ou de modération du trafic sur les routes principales, c'était s'exposer à se faire traiter de fous. Faut-il alors être optimiste? En vingt ans, la modération de la circulation s'est répandue, les dispositions légales ont évolué, de même que les normes de la route, plusieurs exemples novateurs et intéressants ont été réalisés, le Conseil fédéral soutient l'idée d'une simplification de l'instauration des zones à vitesse réduite, les piétons et les cyclistes disposent désormais d'un organisme spécifique au niveau de la Confédération...

S'agit-il vraiment de changements de fond? La modération de la circulation est aussi devenue un créneau, un marché, qui ne remet pas en cause les problèmes de fond. En vingt ans, le nombre de voitures n'a pas cessé de croître, de même que la dispersion de l'habitat, et les kilomètres parcourus. Les autoroutes et les routes englutissent des milliards, encore insuffisants aux yeux des supporters du trafic individuel. Le rejet du contre-projet Avanti entraînera-t-il une politique orientée vers des options vraiment différentes? L'avenir le dira.

«Utopistes» que nous sommes, nous continuerons à plaider pour le 30 km/h généralisé en localité (avec exceptions pour le réseau principal), pour des zones de rencontre dans les centres urbains, même pour des rues à volume de trafic important, et de nombreuses zones de rencontre dans les quartiers, permettant aux enfants de jouer en sécurité dans la rue. A une échelle plus large, nous continuerons de rêver un avenir en termes d'urbanisme de la proximité, de priorité aux transports publics, de plans de développement urbain donnant la priorité aux déplacements écomobiles.

«L'utopie, c'est la vérité de demain», disait Victor Hugo...



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association transports et environnement
 - **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Juventute**
 - **Pro Senectute**
Association des Familles des Victimes de la Route
 - Société d'Art Public
 - Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Marie-Claire Pétremand
2322 Le Crêt-du-Loche
☎ et fax 032/724 32 82
rue.avenir@imaginer.ch, www.rue-avenir.ch
CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 81, fax 032/465 81 82
sergebeuchat@rwb.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
ATE - 18, rue Montbrillant
1201 Genève
☎ 022/777 10 02, fax 022/777 10 05
alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation CEDEC-/EPFL

Dominique von der MÜHLL
EPFL - INTER/LADYT
Bâtiment polyvalent
1015 Lausanne
☎ 021/693 42 07, fax 021/693 38 40
dominique.vondermuehl@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Fribourg
Philippe VORLET
Route de la Vignettaz 32
1700 Fribourg
☎ 026/424 93 78, info@vorlet.ch

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 89, fax 032/465 81 82
rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel

Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2024 St-Aubin-Sauges
☎ et fax 032/835 10 19, yolande.north@bluewin.ch

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion
☎ 027/322 94 64, fax 027/322 91 49
pf.schmid@transportplan.ch

Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG
14, chemin des Petits Esserts
1053 Cugy
☎ 021/731 56 72, fax 021/731 56 74, cugy@rwb.ch
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)

Maquette, mise en page
devisu.ch



Abonnement 2004

A retourner à **Rue de l'Avenir, 2322 Le Crêt-du-Loche** (aussi possible sur www.rue-avenir.ch)

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: **Fr. 30.-**

avec en supplément la version électronique (format pdf, parution anticipée): **Fr. 45.-**
adresse de courrier électronique: _____

Abonnement de soutien: **Fr. 100.-**

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): **Fr. 40.-**

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____