

Rue de l'Avenir



***Publications
et autres sources d'information
Un bouquet thématique***

Le plus régulièrement possible, ce bulletin permet à ses lectrices et à ses lecteurs de pousser la porte des réunions du comité de Rue de l'Avenir. Ces moments privilégiés où chacun, selon ses engagements professionnels, selon ses points de vue engagés ou tout simplement selon ses curiosités, apporte sa pierre à la construction commune d'une autre mobilité. Plus douce bien sûr, plus respectueuse des usagers des espaces publics, plus responsable.

Ces discussions se nourrissent d'expériences pratiques, de confrontations avec d'autres points de vue et... de lectures multiples et (très) diverses. Dans chaque numéro, des petits encadrés «Pour aller plus loin», placés à la fin des textes, reflètent brièvement les sources et les références indispensables à l'approfondissement des sujets traités.

Voici donc, pour aller encore plus loin, et en prise directe avec les intérêts et les réflexions de Rue de l'Avenir, quelques documents qui méritent réflexion ou qui ne peuvent tout simplement pas être ignorés. Il y est question, entre autres, d'un «urbanisme à visage humain», du plaisir de la marche, des nouveaux quartiers conçus avec un minimum de places de stationnement. Sous les angles concrets de rigueur.

C'est un choix restreint, mais avec une volonté affirmée de partage. Comme une recherche aboutie dans les méandres d'Internet. Une façon aussi de répéter que les solutions pratiques existent bel et bien, que l'innovation est à portée de main, que des expériences enrichissantes sont même déjà en cours, qu'il n'est plus temps de réinventer la route comme on réinvente la roue dans des discussions sans fin.

RdA

Habitat mobilité durable: des exemples

Vivre sans voiture n'est de loin plus une exception dans les villes suisses. La plate-forme internet Habitat mobilité durable HAMOD, lancée en 2014, documente les exemples de quartiers dotés de très peu de places de stationnement par logement. Des visites sont prévues en 2015. Pour plus d'informations: www.habitat-mobilitedurable.ch



Berne, quartier Burgunder. Une rue libérée du stationnement des voitures. (photo: HAMOD)

Journée d'étude Mobilité piétonne Suisse

Un réseau qui marche

Planifier et réaliser les réseaux piétons

Judi 11 juin 2015, Musée d'histoire naturelle, Berne

Programme et inscriptions: www.mobilitepietonne.ch/journee

Traduction simultanée

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes



Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Responsable du numéro: Dominique von der Mühl

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Une signalétique sympathique (reflets d'une balade Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne le long du lac de Biene). Photo: D. von der Mühl

Revisiter la ville, par le regard des enfants

Prendre en compte le vécu et le regard – souvent critique – des enfants, inscrire leur présence dans la ville permet de favoriser leur autonomie et leurs mouvements, mais contribue aussi à façonner une nouvelle vision de la ville à vivre. Il faut pour cela que leur sécurité soit assurée. Des publications pour aller plus loin.

Un concours de dessin organisé en ville de Genève a permis à plus de 200 enfants de s'exprimer sur leur place dans le quartier. Cette initiative - l'une des activités marquant l'année de l'enfance en ville de Genève - favorise l'expression et la participation des enfants sur un thème où la voix des enfants est pour l'instant peu entendue: l'environnement urbain et la représentation qu'ils ont de leur quartier et de ses aménagement.

La rue est aussi un espace de jeu

Et si la rue se transformait en zone de jeu, l'espace d'un instant, d'une après-midi, d'une fête de quartier? La ville de Bâle propose justement 35 idées de jeu à réaliser temporairement en ville, sur les places, les trottoirs et même les rues. Une invite aux enfants à prendre possession de leur environnement urbain et de transformer le bitume en jeu de marelle, en terrain de billes ou de déguiser les bouches d'égouts en fleurs. Peu de matériel et beaucoup d'imagination feront l'affaire! Cette brochure, conçue par le Service des constructions et des transports et le Bureau des enfants de la Ville de Bâle, renseigne également sur les zones 30 et 20 favorables à la sécurité des enfants dans les villes et sur les aménagements et qui inscrivent leur présence dans le quartier.

Des chiffres à l'appui

Moins ludiques mais très utiles, les chiffres qui documentent l'accidentalité des enfants en Suisse et dans le monde permettent de réaliser le chemin à parcourir pour mieux prendre en compte les intérêts et la sécurité des enfants dans la planification routière.

Le récent rapport SINUS du BPA Bureau de prévention des accidents nous apprend que le nombre d'enfants de moins de 15 ans grièvement blessés ou tués sur les routes a diminué de moitié entre 2003 et 2013. Si les accidents à vélo ont diminué de moitié en 10 ans et ceux impliquant des enfants occupants de voitures de 56%, les accidents qui concer-



nent les enfants piétons n'ont diminué que de environ 30%. Ils constituent en 2013 la moitié des accidents graves ou mortels d'enfants. Sans surprise, le nombre d'accident impliquant des enfants piétons augmente notablement avec le début de la scolarité, atteint un pic à l'âge de 7 ans et se stabilise vers l'âge de 10 ans. Ce sont les déplacements à pied sur la route qui sont les plus dangereux (31% des accidents d'enfants piétons), suivi des traversées imprudentes de la chaussée (17%). A l'échelle mondiale, 21 % des décès associés à la circulation routière concernent des enfants. Le «Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant» publié conjointement par l'UNICEF et l'OMS en 2008 répertorie les traumatismes dus aux accidents de la circulation comme étant l'une des cinq principales causes d'accidents affectant les enfants. Le chiffre des décès et des traumatismes liés à des accidents de la circulation a tendance à baisser depuis une vingtaine d'années dans plusieurs pays développés mais les perspectives sont inverses à l'échelle

mondiale «d'ici à 2030, les traumatismes dus à des accidents de la circulation devraient être la cinquième cause de décès». Le rapport formule des recommandations pertinentes, donne des pistes de prévention et met l'accent sur les approches pluridisciplinaires.

Françoise Lanci-Montant ■

Références

- «Ma place dans le quartier: des enfants dessinent leur ville», Ed. Slatkine, 2014.
- «Use uff d'Strooss! Die Basler Fibel für (vergessene) Strassenspiele», Bau- und Verkehrsdepartement, Planungsamtkreis Druck, Basel, Juni 2014
- BPA. Rapport SINUS 2014. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2013. Berne: bpa; 2014.
- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant / direction de Margie Peden [et al]. Organisation mondiale de la Santé, 2008.

Pour des villes à échelle humaine

Plaidoyer en faveur d'un urbanisme à dimension humaine, par opposition à un projet «vu du ciel et de l'extérieur», ce livre permet à tout un chacun de mieux comprendre les enjeux urbains actuels en lien avec l'aménagement des espaces publics. Première publication traduite en français de Jan Gehl, architecte urbaniste danois de renommée internationale.

Construire et aménager des villes agréables à vivre, plus conviviales et durables demande de s'intéresser prioritairement à la vie urbaine, aux usagers et à leurs besoins fondamentaux. C'est le paradigme défendu par l'auteur, qui partage ainsi 50 années d'expérience de planification urbaine et de projet à travers le monde, notamment dans les villes de Copenhague, Melbourne ou New-York.

La dimension humaine

Se référant aux contributions de Jane Jacobs (Déclin et survie des grandes villes américaines, 1961) et Edward T. Hall (La dimension cachée, 1978), Jan Gehl développe une réflexion sur ce qui fait la qualité urbaine en mettant au centre l'humain, ses comportements et l'ensemble de ses récepteurs sensoriels. Paradoxalement, l'idéologie moderniste et son urbanisme fonctionnel ont délaissé la dimension humaine de la planification urbaine, entraînant entre autres la dominance de la voiture dans nos rues. En inversant l'ordre des priorités, Jan Gehl propose de commencer par la nature et l'ampleur de la vie urbaine, pour ensuite définir l'espace urbain et la structure des lieux selon le maillage

des liaisons pédestres et cyclables. Seulement après vient le bâti et le positionnement des immeubles, ceux-ci devant s'implanter de manière à assurer une harmonie avec la trame des espaces publics.

Echelle et vitesse de déplacement

En mettant l'accent sur la vie et l'humain, l'aménagement des villes repose sur le piéton. L'être humain est adapté à la marche avec une vue orientée vers l'avant et le bas dans un plan horizontal. Sa vitesse de déplacement est de 4 à 5 km/h, ce qui lui permet d'avoir le temps de voir ce qui se passe devant et autour de lui. Son champ de vision social commence à 100 mètres, distance à partir de laquelle il est possible de discerner des personnes en mouvement. En deçà de 25 mètres, les détails de la communication interpersonnelle deviennent de plus en plus distincts au fur et à mesure que la distance diminue. Par exemple, bâtie à l'échelle de 5 km/h, Venise offre une multitude d'expériences et d'impressions sensorielles avec ses espaces urbains de petites tailles, ses immeubles rapprochés les uns des autres et le grand nombre de gens qui occupent les rues.

La ville à hauteur du regard

Agir à la petite échelle devient donc essentiel et gage de qualité pour l'aménagement urbain. C'est la ville à hauteur du regard, où il fait bon marcher, s'arrêter, se rencontrer ou encore circuler à vélo. L'aménagement soigné des rues et des rez-de-chaussée (voir encadré) constitue ainsi le socle nécessaire à l'amélioration de la vie urbaine. «Pour des villes à échelle humaine» - titre original «Cities for people» - est un ouvrage incontournable, passionnant et largement illustré par des photos et des croquis explicites.

L'importance des rez-de-chaussée



Ouvrage collectif, ce livre propose de faire du rez-de-chaussée un espace de projet urbain à part entière. Exemples à l'appui, l'enjeu de l'aménagement des pieds d'immeuble est décrit au fil des pages comme étant le fondement même de l'identité de la ville et de sa valeur d'usage. Interface entre bâti et espace public, le niveau 0 n'est pas toujours commercial et d'autres stratégies d'affectation, d'occupation ou d'aménagement doivent être inventées. En filigrane, la question des rez-de-chaussée est intimement liée à celle de la rue. Rendre les rez-de-chaussée plus aimables, c'est aussi faire la ville par et pour le piéton. (MWA)

Références

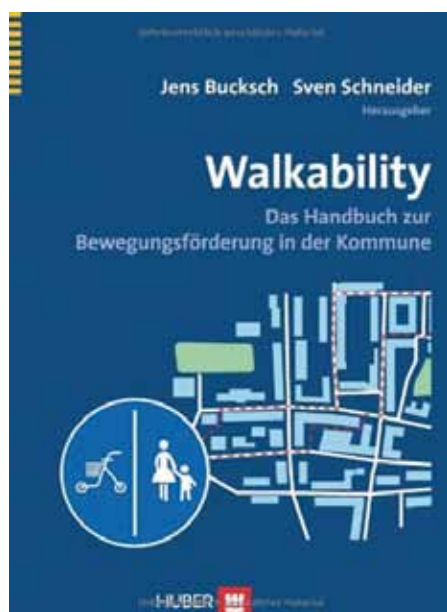
- Jan Gehl, Pour des villes à échelle humaine, éd. Ecosociété, Montréal, 2012
- (Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville, éd. du Moniteur, Paris, 2013.



Plaisir de marcher et santé publique

Des espaces urbains qui donnent envie de bouger? Tel est le thème de *Walkability*. Entre recueil d'articles scientifiques et manuel, cet ouvrage offre une solide base théorique et de nombreux outils à qui souhaite mieux comprendre le lien entre environnement construit et santé publique.

Bien souvent, les programmes de promotion de la santé se concentrent sur les comportements individuels et négligent les données environnementales. Dans le domaine de l'encouragement au mouvement, la question se pose généralement en ces termes: comment motiver les gens à faire plus de sport? Autrement dit, comment modifier les comportements individuels afin d'obtenir une collectivité plus saine?



Selon les auteurs, cette approche est doublement restrictive. D'une part, elle ne tient pas compte de l'activité physique dans son acception quotidienne: marcher pour aller à l'école, au travail ou faire ses courses n'est pas négligeable. D'autre part, elle occulte complètement le rôle de l'environnement sur les comportements individuels.

L'environnement comme ressource

Afin de comprendre la place du contexte dans la promotion de la santé, un changement de focale est nécessaire. Il ne s'agit plus de prendre en compte l'environnement en tant que facteur de risque (pollution, dangers, etc.), mais bien d'en faire une ressource. C'est le pari que pose *Walkability*: comment peut-on penser nos espaces urbains afin que les gens souhaitent s'y déplacer à pied?

Une approche pluridisciplinaire

La réponse prend la forme d'une discussion générale du concept de marchabilité, suivie d'un passage en revue des différentes méthodes à disposition, pour finir par une présentation d'exemples tirés du paysage germanophone, dont un chapitre consacré à la Suisse. Tout l'ouvrage est nourri par une approche pluridisciplinaire - médecine, psychologie, géographie, sciences politiques, etc. - permettant de saisir au mieux les enjeux qui se cachent derrière les formes que nous donnons à nos villes.

Maude Risse ■

Références

- Bucksch Jens, Schneider Sven (Hrsg.), *Walkability, Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune*, Verlag Hans Huber, 2014
- «La marche, au cœur de la mobilité», la Cemathèque n° 39, SPW, juillet 2014
Disponible en téléchargement: <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cemathèque.html> Possibilité de télécharger les anciens numéros de la Cemathèque, tous consacrés à une thématique liée à la mobilité.

Pour faire le tour de la marche

Éditée par le Service public de Wallonie, la Cemathèque est une publication périodique qui traite de la mobilité sous toutes ses formes. Le dernier numéro s'intéresse à la marche, mode lié à nos déplacements.

La place de la marche dans la mobilité est centrale, que ce soit en complément à d'autres modes ou pour elle-même. Entre autres qualités, elle permet de rejoindre efficacement sa destination, de se détendre ou d'évoluer dans un espace convivial. La cantonner aux courtes distances, c'est oublier trop vite qu'elle s'inscrit également dans un métissage multimodal: transports publics,

car sharing, vélos en libre service, etc.

Si la marche doit être pensée dans son interaction avec les autres modes, elle est aussi porteuse d'enjeux qui lui sont propres. Partant de ce constat, la Cemathèque consacre un dossier thématique à la compréhension, l'élaboration, la promotion et l'évaluation des actions en faveur des piétons.

Internationale et ciblée

Riche de nombreux exemples internationaux, la brochure offre un panorama des spécificités de la marche urbaine, des clés pour agir et des instruments à mettre en place. Son approche concrète et pratique en fait un document précieux tant pour les professionnels que pour les communes. Il s'agit d'une référence idéale pour tous ceux qui souhaitent avoir une vision synthétique et documentée de la création ou de l'amélioration d'une politique en faveur des déplacements à pied.



Maude Risse ■

Des espaces publics ordinaires... sans être banals

Quelle place donner aux espaces publics du quotidien? En s'appuyant sur des études de cas d'agglomérations françaises, ce guide publié par la Fédération nationale [française] des agences d'urbanisme (FNAU) propose une boîte à outils pour aider les planificateurs à mieux appréhender les espaces publics dans leur globalité.

Comment traiter ces endroits ordinaires de nos villes, qui sont sujets à des interventions plus ou moins importantes au jour le jour sans pour autant faire l'objet de requalifications emblématiques? En mettant en évidence les « bonnes pratiques » de plusieurs agglomérations françaises, ce guide cherche à dégager une philosophie, une approche commune de la planification de ces rues et places qui façonnent la ville dans les interstices laissés par les grands projets urbains.



Le guide propose sept grilles d'analyse de l'espace public, toutes accompagnées de recommandations sous forme de boîte à outils et d'études de cas, provenant le plus souvent de grandes agglomérations françaises, Nantes, Bordeaux et Rennes en tête.

L'espace public en sept thèmes

Nous sommes prévenus dès l'introduction, les thèmes retenus ne sont pas exhaustifs – les questions de participation citoyenne ou les effets de la multiplication des outils numériques dans notre quotidien ne sont par exemple pas

directement évoqués. Mais les sujets sont suffisamment variés pour donner de l'inspiration au lecteur et fournir les pistes d'une véritable stratégie pour les espaces publics.

Le guide commence par explorer le thème de l'« armature urbaine », ou comment un espace public cohérent et facile à appréhender peut permettre de faire le lien entre des territoires urbains fragmentés.

La mobilité est également une thématique majeure, abordée sous l'angle de la « ville apaisée », des « voiries principales » et des « points de connexion ». On retrouve dans ces chapitres plusieurs démarches déjà relevées par Rue de l'Avenir, comme l'expérience de la zone à trafic limité ZTL sur le Cours-des-50-Otages à Nantes (RdA 4/2011) ou les campagnes de mesures à faible coût pour généraliser le 30 km/h en ville (RdA 4/2014).

La nature et la place de l'eau en ville font aussi l'objet de chapitres spécifiques, mettant notamment en exergue les expériences réalisées récemment dans les écoquartiers français en matière de corridors écologiques et de gestion des eaux pluviales.

Enfin, la question de la multiplicité et de l'évolutivité des usages de l'espace public est évoquée dans un chapitre dédié à la « modularité », évoquant en filigrane l'importance toujours croissante de la participation citoyenne dans les projets urbains et le développement de l'urbanisme tactique.

Planification plutôt qu'aménagements

Le guide s'éloigne un peu de sa promesse de base de présenter des espaces publics ordinaires et doit se lire comme un outil de planification plutôt qu'un véritable guide d'aménagement. Ainsi, beaucoup des études de cas et des mesures préconisées s'avèrent être des outils de planification plutôt que des exemples concrets de réalisations.

Le guide s'adressant avant tout à un public de planificateurs travaillant en France, les outils proposés ne sont pas tous transposables en Suisse. A l'inverse, certaines propositions novatrices en France font déjà partie des outils de planification helvétiques, notamment en ce qui concerne les exigences en matière de nature et de paysage dans les plans directeurs communaux et cantonaux.

Toutefois, en fustigeant les logiques d'aménagement à deux vitesses et les conséquences d'une absence de vision d'ensemble des espaces publics en milieu urbain et en offrant un tour d'horizon des démarches récentes entreprises par nos voisins français, ce guide demeure une très bonne synthèse.

Fabien Roland ■

Référence

« Pour des espaces publics ordinaires de qualité », collectif, FNAU, Editions Gallimard, collection Alternatives, août 2014.

Initiative vélo

L'absence d'une base constitutionnelle concernant le vélo contribue à la difficulté d'ancrage des politiques en la matière. L'initiative populaire en cours de signature vise à changer cette situation et inscrire les réseaux cyclables dans la Constitution, pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Concrètement par une adaptation de l'art. 88 concernant les chemins piétons et chemins de randonnée.

Arguments et infos: www.initiative-velo.ch

La place du vélo: une histoire de concurrence?

Pour comprendre l'évolution de la pratique du vélo et les différences considérables entre les villes et pays européens, il faut s'intéresser à l'histoire des autres modes de déplacement. C'est la thèse que défend Frédéric Héran dans un riche ouvrage. C'est ainsi qu'il nous emmène dans une balade à travers l'histoire du vélo, mais aussi de l'automobile et même du Solex...

Dans son ouvrage «Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050», l'économiste Frédéric Héran nous raconte l'évolution des usages de la bicyclette. Il nous parle de l'invention du vélo, de son utilisation par la bourgeoisie d'abord, puis la classe ouvrière dans l'entre-deux-guerres, de son fort recul ensuite, avant de faire son retour, il y a quelques années, auprès d'un public urbain et plutôt bien formé.

Une multitude de thèmes abordés

L'auteur aborde de nombreux sujets liés à la petite reine. Les questions d'infrastructures cyclables n'échappent pas à son récit («trottoirs cyclables», parcs à vélo, «autoroutes pour vélo», zones 30, vélo en libre-service...) et il compare les divers moyens mis en place pour encourager la pratique de la bicyclette.

S'il discute différents avantages bien connus du vélo (son faible coût pour les individus et les collectivités, son impact quasiment nul sur l'environnement, son bilan très positif en matière de santé publique), il nous montre aussi que la bicyclette a eu d'autres vertus et qu'elle a par exemple contribué à l'émancipation des femmes. Non sans lutte, celles-ci se sont libérées de leurs corsets et jupons afin de s'approprier cette monture, de décupler leur mobilité et de gagner en autonomie. Héran balaye aussi plusieurs idées reçues en nous faisant parfois sourire. Il semble par exemple qu'en ville il y ait à peu près autant de probabilité d'avoir un traumatisme crânien à vélo qu'à pied ou en voiture. On s'imagine alors une ville où piétons, cyclistes et automobilistes seraient affublés d'un casque en permanence...

Des questions plus légères de vocabulaire sont aussi abordées (pourquoi dit-on «à vélo» et «en vélo»?) ou des chansons bien connues chantant la bicyclette sont contextualisées.

Disparités frappantes entre pays/villes

Au travers de son approche historique, l'auteur cherche avant tout à expliquer les écarts considérables en termes de pratique du vélo utilitaire entre les différents pays et villes d'Europe. Pourquoi la part modale du vélo est de plus de 27% à Amsterdam et Fribourg-en-Brisgau, de 11% à Berne, alors qu'elle n'atteint que 2% à Londres? A noter que si la ville de Berne est mentionnée dans ce cas, la Suisse n'est cependant traitée que de façon anecdotique dans cet ouvrage, qui se focalise essentiellement sur la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

S'il balaie peut-être un peu rapidement les raisons culturelles et géographiques, F. Héran insiste sur le rôle des politiques de déplacement en les questionnant et en les comparant. Et pour lui, c'est la concurrence entre la bicyclette et les autres modes de transport qui est déterminante pour expliquer ces disparités inter-régionales. Un pays ayant sa propre industrie automobile, un autre une loi laxiste en matière de deux-roues à moteur, ou encore une ville démantelant son tramway et laissant ainsi le champ libre à l'automobile: tout ceci contribue à diminuer la part modale du vélo sur «un marché des déplacements non extensible» (p.14).

Quelle complémentarité?

F. Héran nous pose donc la question de la concurrence et de la complémentarité entre les différents modes de transports. On se demande ainsi quel est le meilleur équilibre entre transports publics, vélos et marche. L'auteur n'offre pas ici de réponse toute faite à cette question ardue, mais il mentionne plusieurs exemples qui mettent à jour des complémentarités indéniables entre ces différents moyens de transport. Il nous montre aussi qu'il n'y a pas de miracle: si l'on veut plus de piétons et de cyclistes,



il faut passer par une politique affirmée de modération de la circulation automobile. Cet ouvrage est tout autant à conseiller aux adeptes du vélo utilitaire, qui seront curieux de son histoire, qu'aux professionnels désireux d'avoir une vision globale des solutions envisageables pour améliorer la pratique du vélo. Enfin, je souhaiterais que tous nos élus le lisent, afin de développer un regard critique quant à leur façon d'intégrer les cyclistes à leurs réflexions. Et si les propos de F. Héran, parfois très généraux, ne suffisent pas à les convaincre, ils pourront toujours creuser la question à l'aide des nombreuses références qu'il mobilise, une fois que leurs aprioris auront été ébranlés!

Valérie Sauter ■

Référence

F. Héran, Le retour de la bicyclette, éd. La Découverte, Paris, 2014.

50 ans SVI – réflexions croisées sur la vitesse

L'association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) fête cette année ses 50 ans d'existence. Pour marquer l'événement, elle a organisé sur une année une série d'ateliers d'échanges autour de la question des «vitesses optimales dans les zones urbanisées». Un choix de thème intéressant, particulièrement venant d'un organisme de poids dans ce domaine.

Une trentaine d'ateliers-conférences se sont égrenés de mars 2014 à mars 2015 dans plusieurs régions de la Suisse, dont cinq en Suisse romande. Pour ouvrir le champ des réflexions, la SVI a fait place au regard de différentes disciplines. Si une bonne moitié des intervenants étaient issus du milieu des ingénieurs (et juristes spécialisés), on est aussi allé chercher des apports des sciences humaines: géographie, urbanisme, histoire, psychologie, sociologie, anthropologie – et médecine.

Impossible de résumer en deux mots la richesse de l'éventail des présentations. Outre leur mise en ligne (déjà opérationnelle), la SVI prévoit une synthèse de l'ensemble qui en donnera un reflet plus circonstancié. Mais un premier survol permet déjà de faire quelques constats intéressants.

Concordance sur les avantages

Explicite ou lu en filigrane, l'accord semble général quant aux effets bénéfiques d'un abaissement de la vitesse, sur la sécurité (de l'ensemble des usagers mais en particulier à pied et à vélo), sur le bruit, sur la qualité du

séjour dans l'espace public. Quels que soient les profils professionnels, aucun des intervenants ne l'a mis en question. C'est plutôt sur le «où» (types de routes) et le «comment» (les mesures) que se jouent les divergences.

Quartiers à 30: plus un débat

Dans la plupart des présentations, c'est concrètement du 30 km/h qu'il a été question. Intéressant à constater: le 30 sur les «routes d'intérêt local» en est pratiquement absent, sauf de celles où l'on a abordé les politiques d'ensemble de villes (Bâle, Zurich,...). Signe que le principe de zones 30 dans les quartiers et le modèle 50/30 est désormais un acquis?

Axes principaux: un enjeu reconnu

Une part importante, voire la majorité des présentations ont traité la question de l'abaissement de la vitesse sur les axes principaux. Le débat autour du 30 sur les «routes à orientation trafic» n'est manifestement plus un tabou sur le terrain – même si parallèlement le Conseil fédéral a adopté une position plutôt rigide sur la question en réponse à une motion récente. Des exemples existent déjà, et

des projets émergent, notamment en lien avec la problématique du bruit. Les intervenants les plus réticents admettent une entrée en matière sur des tronçons «où cela a un sens par rapport à la fonction urbaine et sociale» (centres urbains, centres de quartier).

Transports publics: compromis possibles

La question des transports publics et leur compatibilité avec un abaissement de la vitesse est un thème récurrent. La modération de la circulation est souvent perçue comme une entrave à une desserte performante et fiable. Les intervenants invités – dont des représentants des entreprises de transport public – se sont montrés pour la plupart nuancés sur la question. Divers exemples présentés montrent que des compromis sont possibles. Et que la réalité ne confirme pas toujours les craintes.

Volonté politique et cadre juridique

Les présentations ont surtout traité d'exemples de villes, mais deux au moins ont abordé la question des plus petites localités, essentielle notamment concernant les traversées de localité. Au plan juridique, plusieurs intervenants ont relevé la contradiction entre l'intérêt reconnu d'un abaissement de la vitesse pour la qualité de vie en localité et la difficulté de le mettre en œuvre liée aux contraintes juridiques, en particulier l'art. 108 OSR.

Une manifestation finale est prévue à Zurich le 12 novembre prochain. Elle permettra de revenir sur le bilan des réflexions sur le thème de l'année et de poursuivre sur les pistes ouvertes par les ateliers.

Dominique von der Mühl ■



Plus vite, plus loin – histoire de la vitesse (présentation U. Haefeli, Interface). Illustration: «Early Car, with Man with a Flag», © Look and Learn

Programme des ateliers sur le site de la SVI: www.svi.ch (aussi en français). Possibilité de télécharger la plupart des présentations, à partir du descriptif qui s'ouvre quand on clique sur les titres des ateliers.