

Le monde se met au 30 km/h

Depuis quarante ans, **Rue de l'Avenir** cherche à reconquérir la rue, à la pacifier. Un combat couronné de succès: en 2020, l'ONU a lancé un appel pour ralentir les villes. L'association fête cette semaine son anniversaire entre Bulle et Fribourg.

JEAN GODEL

Une idée venue du Nord

Comme souvent en matière d'urbanisme, la révolution est venue du Nord. Des Pays-Bas plus précisément où, en 1968, apparaît le premier «woonerf», ou «cour résidentielle». L'idée était d'aménager les rues de manière à donner la priorité aux piétons et de permettre toutes sortes d'activités. Ceci sans bannir la voiture, mais en la remettant à sa place.

«Il s'agissait de reconquérir la rue», résume Dominique von der Mühl, architecte, ancienne collaboratrice scientifique à l'EPFL et membre de longue date du comité de RdA. «La revendication est venue des habitants, qui se sont demandé pourquoi on faisait toute la place à la voiture alors qu'auparavant, la rue était un espace de jeu pour les enfants...»

En Suisse, la première rue résidentielle apparaît à Bâle en 1977. Le concept fait son entrée dans la loi en 1980 et dès 1981, les communes sont autorisées à se lancer. Mais les exigences d'aménagement sont telles qu'à la fin des années 1990, le pays ne comptait qu'une soixantaine de ces rues. C'est qu'on a exigé de marquer

Rue de l'Avenir fête ses 40 ans. Elle le fera jeudi à Bulle et vendredi à Fribourg. L'association, née en 1981 à Lausanne, veut reconquérir la rue. Pour qu'elle ne se limite pas au trafic, mais redevienne un espace social à partager, aux fonctions multiples (*lire l'encadré*).

Alors qu'il y a quatre décennies, la Suisse envisageait du bout des lèvres l'aménagement de rares rues résidentielles, les Nations Unies et l'Organisation mondiale de la santé préconisent aujourd'hui la généralisation du 30 km/h dans les villes du monde entier, y compris sur les axes principaux. Inlassablement, Rue de l'Avenir (RdA) a œuvré à ce changement de paradigme.

Comme quoi la ville de Fribourg, qui a récemment annoncé sa volonté de passer 75% de



Et si l'on revenait à une rue apaisée, partagée, où marcher, jouer, faire du vélo et – aussi – circuler (ici, la rue Champ-Barby, à Bulle)? ARCH - J.-B. MOREL

adjacentes, le 30 km/h devient peu à peu la règle, le 50 km/h devenant l'exception.

Bobos plus exigeants

Plusieurs facteurs expliquent ce changement de paradigme. Pour Yves Delacrétaz, professeur de mobilité et transport à la Haute Ecole d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud et président de RdA, cela a d'abord à voir avec le renouvellement des populations aux centres-villes – ces jeunes familles qui ont progressivement abandonné les périphéries et les campagnes pour reconquérir les villes.

«Auparavant, les centres-villes étaient boudés par la classe moyenne. La Suisse allemande parlait même de «A-Städte», de villes peuplées de pauvres (*Arme*), de chômeurs (*Arbeitslose*), de vieux (*Alten*) et d'étrangers (*Ausländer*)...» Leur gentrification a ramené

au centre ces bobos aisés, mais plus exigeants en termes de qualité de vie.

Dès lors, les politiques ont dû tenir compte des souhaits de ces nouveaux administrés et ne plus offrir leurs villes aux assauts des pendulaires venus des périphéries. «Il y a eu comme une reprise en main de leur destin par les villes», image Yves Delacrétaz.

Parallèlement, l'idée a fait son chemin que livrer la ville à la voiture ne menait à rien: «La culture de la voiture s'est passablement émoussée dans les villes. C'est sans doute l'évolution la plus marquante de ces vingt dernières années», estime le président de RdA.

Un autre phénomène a certainement joué un rôle – en plus des effets du dérèglement climatique et de la récente crise sanitaire, qui ont rendu sa valeur à notre environnement immédiat: c'est la difficile bataille du bruit.

En effet, la vieille Ordonnance sur la protection contre le bruit, qui date de 1986, n'est toujours pas respectée partout, loin s'en faut: en Suisse, relève Yves Delacrétaz, un million de personnes sont encore soumises à un bruit routier excessif. «A peine un quart des Suisses qui en sont victimes ont vu leur situation assainie.»

Surtout, il est désormais acquis que les mesures purement techniques (murs antibruit, goudron phono-absorbant), en plus d'être coûteuses, ne suffiront pas à régler seules le problème. Et donc «un consensus social», comme le nomme Dominique von der Mühl, se forme peu à peu sur le 30 km/h généralisé. Comme il s'était fait, il y a trente ans, sur le 50 km/h ou les giratoires.

Efficace et bon marché

Le mouvement est d'autant plus fort que la mesure ne

coûte pas cher: à peine 600 000 francs, par exemple, pour le récent passage au 30 km/h de Renens, études comprises. «Comme toute la ville y est passée, explique Yves Delacrétaz, pas besoin de gendarmes couchés, de gabions, de chicanes ni de panneaux à chaque rue.»

Une mesure qui, en outre, influence positivement divers aspects annexes: réduction du bruit et de la pollution de l'air, sécurité, convivialité et cohabitation entre usagers. «Sans compter la revalorisation des immeubles adjacents, dont on ne parle jamais.»

Enfin, le simple abaissement de la vitesse a de facto rendu cyclables 90% des rues de Renens, sans recours à de coûteux aménagements. «Le 30 km/h n'est pas un but en soi, insiste Dominique von der Mühl, mais un outil en faveur de tous ces progrès.» ■



«Il y a eu comme une reprise en main de leur destin par les villes.» YVES DELACRÉTAZ

son réseau routier à 30 km/h – elle fait office de pionnière en Suisse avec Genève et Neuchâtel – ne fait que suivre un mouvement mondial. Ainsi, depuis mai dernier, toutes les villes d'Espagne sont passées au 30 km/h généralisé. En janvier, c'était Bruxelles, suivie par Paris. Le mouvement est lancé.

physiquement leurs limites pour contraindre les automobilistes à ralentir. Des aménagements coûteux qui ont surtout ralenti... l'essor du concept.

On est alors passé aux zones 30 km/h étendues à des quartiers entiers. Puis, désormais, à des villes entières: sorti de son confinement dans les rues

Inspirer les décideurs

En 1981 naissait à Lausanne le Groupe conseil romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation (GCR), rebaptisé Rue de l'Avenir en 1999. Selon sa charte, l'association vise à promouvoir l'écomobilité, à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et à soutenir un urbanisme de proximité.

Rue de l'Avenir se démarque surtout par ses compétences. Ce n'est pas une association grand public, encore moins un groupe de pression, mais un regroupement de professionnels de l'urbanisme, de la mobilité et de l'environnement qui œuvrent en toute autonomie. Cette plate-forme d'échanges informe les services communaux et cantonaux, les bureaux d'études, les associations et les groupes d'habitants. Elle relaie les expériences novatrices d'ici et d'ailleurs et soutient le développement de bonnes pratiques en Suisse. Elle a essaimé au Tessin et en France.

Depuis 1985, RdA organise une journée annuelle d'étude (sur inscription). Cette année, elle se tiendra le 1^{er} octobre à Fribourg sur le thème «De la rue résidentielle à la ville apaisée, regards croisés sur un changement sociétal». La veille, une visite et une soirée d'échanges auront lieu à Bulle sur le thème «Axes principaux en localité, hier, aujourd'hui, demain». JnG

www.rue-avenir.ch

Vers la fin de toute signalisation?

La suite? Elle est donc au 30 km/h y compris sur les axes principaux. «Un vieux tabou», constate Dominique von der Mühl, membre du comité de Rue de l'Avenir. «Un jour, Kôniz l'a fait sur un axe à 18 000 véhicules/jour...» Ce fameux «modèle bernois» de partage de la route entre usagers a beaucoup fait, en Suisse, pour l'évolution des mentalités.

L'étape suivante – là encore une tendance venue du nord de l'Europe – pourrait bien être le *shared space*, l'espace partagé. L'idée est aussi simple qu'audacieuse: on supprime toute signalisation, on abolit la traditionnelle échelle des priorités et on laisse les usagers se gérer eux-mêmes. «Quand on laisse les gens se débrouiller, tout se règle par le contact visuel», explique Yves Delacrétaz, président de RdA. «Ce qui ne peut se faire qu'en abaissant la vitesse à 20 km/h. Ça déstabilise, mais tout se passe finalement de façon assez organisée.»

Trafic en recul dans les villes

Au final, plusieurs constats s'imposent. D'abord rien de ce qui vient d'être exposé ne présuppose de bouter la voiture hors des villes. Mais là où le mouvement est en



«Un tel changement de paradigme nécessite un personnel politique visionnaire et courageux.» DOMINIQUE VON DER MÜHLL

marche, tant le taux de motorisation que le trafic ont reflué. C'est le cas à Genève et Lausanne depuis une quinzaine d'années.

Autre constat: on peut partager l'espace et apaiser la ville partout, y compris sur des axes à fort trafic. Enfin, termine

Yves Delacrétaz, cette (r)évolution ménage les comptes publics: «Car avant, on partait du présupposé de la vitesse et on aménageait la ville en fonction, pour séparer les flux: passages piétons, feux tricolores, giratoires, passerelles, passages sous-voie, etc. En réduisant la vitesse, on redevient des humains...»

Mais un tel changement de paradigme nécessite deux conditions sine qua non au sein des communes qui s'y engagent, a constaté Dominique von der Mühl: «Un personnel politique visionnaire et courageux. Et un service technique compétent avec des techniciens prêts à partir au combat.» Rue de l'Avenir les y aide. JnG