

# Rue de l'Avenir

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

1/85

Rue de l'Avenir  
pro juventute



## Groupements représentés

Association suisse des transports, AST.

Pro Juventute.

Institut suisse de la Vie, ISV.

Société d'Art public GE et FR.

Image de la cité VS.

Groupe de travail «la rue» de l'EPFL.

Rédacteur responsable et administration:

Alain Rouiller, AST, case 350, 1233 Bernex.

tél.: 022 57 45 45.

Bureau du GCR:

Bernard Vaney, Pro Juventute,

Galerie St François B,

1003 Lausanne,

tél.: 021 23 50 91.

Centre de documentation et appui technique:

Groupe de travail «La rue» de

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

Anglaise, 1006 Lausanne.

Contacts: Lydia Bonanomi,

tél.: 021 47 32 95.

## Contacts Locaux

### Genève:

Marc Houvet, Pro Juventute, bd Helvétique 26, 1207 Genève, tél.: 022 36 57 77

### Fribourg:

Jean-Claude Morisod, Sté d'Art Public, rue de Lausanne 91, 1700 Fribourg, tél.: 037 22 82 92.

### Jura:

Jean-Claude Hennet, AST, rue Franche 15, 2800 Delémont, tél.: 066 22 88 88.

### Neuchâtel:

Michel Von Wyss, AST, rue du Nord 3, 2300 La Chaux-de-Fonds, tél.: 039 28 21 16.

### Valais:

Image de la Cité, Gabriel Romaiier et Pierre Maret, Pré-de-Savioz 1, 3957 Granges, tél.: 027 23 43 59 et 58 12 47.

### Vaud:

Jean-Jacques Schwaab, AST, place Pépinet 4, 1003 Lausanne, tél.: 021 22 21 77.

tirage: 12 000 exemplaires

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

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

### Il était une fois en Hollande...

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

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

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

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

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

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

### Des transports attrayants

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



