

Rue de l'Avenir



Un peu de lecture !

*Aménager l'espace public:
regard sur quelques publications récentes*

Que de chemin parcouru depuis l'époque pas si lointaine où la rue était conçue et traitée presque exclusivement comme un espace de circulation et de stationnement automobiles.

Ces vingt dernières années ont vu se développer en Europe de nouveaux outils législatifs (zones de rencontre, Code de la Rue, etc.) ainsi qu'une multitude d'expériences pilotes en matière d'aménagement et d'occupation de la rue qui ont souvent su se pérenniser et inspirer d'autres projets. Ces évolutions se traduisent également au travers de ressources bibliographiques de plus en plus riches: les essais, guides, retours d'expérience ou tout simplement «beaux livres» se multiplient. Pourtant, il n'est pas certain que cette documentation soit systématiquement connue du grand public, voire des professionnels.

C'est avec l'objectif de mieux faire connaître certains ouvrages dignes d'intérêt que ce dernier bulletin de Rue de l'Avenir a été élaboré. Sans avoir la prétention d'être exhaustifs, nous avons cherché à balayer les publications récentes en matière d'aménagement de l'espace public et à faire connaître nos «coups de cœur» ainsi que certains ouvrages représentatifs de l'air du temps.

Qu'il s'agisse de guides techniques officiels publiés en Europe, d'ouvrages académiques ou de publications accessibles au grand public, tous les ouvrages présentés dans ce numéro s'articulent autour d'un besoin assez clair, celui de «reconquérir les rues», de redonner une convivialité aux espaces publics d'où elle a progressivement disparu ou même, pour des exemples plus récents, où elle n'a jamais existé. Quels sont les outils pour y arriver? Ils sont nombreux et tendent tous vers une meilleure prise en compte des cyclistes, des piétons, des riverains, sans oublier la dimension qualitative de l'aménagement: une rue «qui marche» n'est pas uniquement fonctionnelle, elle doit aussi être agréable, donner envie de s'y arrêter, de flâner et, pourquoi pas, d'y lire ce bulletin, confortablement installé sur un banc public!

RdA

Un peu de lecture... aussi sur Internet

Si ce bulletin traite principalement de livres, il ne faut pas pour autant oublier le foisonnement de ressources offertes par Internet. Ci-joint, une liste non exhaustive de sites web d'intérêt compilée par Rue de l'Avenir:

www.zonederencontre.ch Consacré aux zones de rencontre, ce site présente un historique et une longue liste d'exemples suisses. Documentés inégalement, ils illustrent la diversité et la multiplicité des réalisations intervenues depuis l'introduction de cette possibilité dans la loi suisse en janvier 2002.

www.bve.be.ch > Office des ponts et chaussées > Modèle bernois: pages du canton de Berne (en français aussi) consacrées au «modèle bernois». On y trouve un historique expliquant la philosophie de la démarche, la présentation de plusieurs exemples réalisés, dont le rapport d'évaluation de la Schwarzenburgstrasse à Köniz.

www.flaneurdor.ch Développé par Mobilité piétonne, ce site présente les exemples primés, distingués ou ayant bénéficié d'une mention dans le cadre du concours Flâneur d'Or, prix des aménagements piétons, dont plusieurs exemples d'aménagements de rues ou places et de requalification d'espaces publics, docu-

mentés et illustrés par plans et photos.

www.vcs-sgap.ch Sous «Dossier», la section Saint-Gall-Appenzel de l'ATE consacre un volet de son site à la présentation d'exemples, bien documentés et assez visuels pour être parlants même sans bien comprendre l'allemand.

<http://velobuc.free.fr> Ce site associatif traite de mobilité et de vie en ville. Il foisonne de réflexions, d'informations et d'exemples.

www.ville30.org Ce site français est consacré au 30km/h en ville, avec plusieurs exemples de villes qui ont déjà fait le choix de modérer la majeure partie de leur territoire à 30. Le site relaie l'initiative citoyenne européenne pour les villes à 30, que l'on peut signer en ligne.

www.shared-space.org Le site du projet européen consacré aux «shared space», ces aménagements mixtes et dépourvus de signalisation imaginés par Hans Monderman.

www.ruedelavenir.com Le site Internet de l'association sœur de RdA Suisse. Des informations, des argumentaires, des fiches par thèmes à télécharger, des nouvelles de France et d'ailleurs, sur les thématiques de la ville apaisée et des espaces publics pour tous.

Ces ressources et bien d'autres sont disponibles sur notre site: www.rue-avenir.ch

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement



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:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • 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

Coordination du numéro: Fabien Roland

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: Borne de bookcrossing à Poznan, Pologne. Phénomène urbain relativement récent, le bookcrossing consiste à «abandonner» dans la nature un livre que vous avez apprécié pour que d'autres puissent le découvrir et le partager à leur tour. Pour en savoir plus: www.bookcrossingromandie.ch
Photo: © Mos810 / Wikimedia Commons / CC-BY-SA-3.0

Autriche: boîte à outils pour bâtiment cyclophile

Alors que le trafic ne cesse de croître, l'intérêt de nos voisins autrichiens se tourne de plus en plus vers le vélo. En effet, la petite reine offre des solutions flexibles et comparativement bon marché pour promouvoir un développement urbain et une mobilité durables. Un guide rassemble les différents types de mesures applicables aux bâtiments projetés ou existants.

Pour créer des conditions d'utilisation du vélo confortables, pratiques et sûres, l'engagement des autorités locales est déterminant, mais également celui des architectes, des promoteurs immobiliers ou des représentants communaux qui pilotent de nombreux projets de construction. Le guide *Bau aufs Rad!* (jeu de mots entre «construis sur le vélo!» et «mise sur le vélo!») met en évidence la manière dont chacun de ces acteurs peut s'impliquer pour tenir compte des besoins des cyclistes.

Les propositions du Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit,

le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie) s'axent autour de cinq principes fondamentaux: l'articulation du projet avec le réseau cyclable, l'accès au site, l'offre en stationnement pour vélos, les services complémentaires et la prise en compte des vélos spéciaux (électriques, à remorque, etc.). Le guide décline ces cinq règles d'or en exigences relatives aux différents types de bâtiments (habitation, loisirs, travail, formation, commerce, gares ou autres).

Pour de nouvelles constructions, des mesures à intégrer suffisamment à l'avance, comme

des rampes ou un accès direct à vélo, jouent un rôle important. D'autres mesures, comme des contrats spécifiques avec les locataires ou la distribution de cartes cyclables lors de l'arrivée dans l'immeuble touchent des aspects plus organisationnels. Dans les bâtiments déjà existants, des mesures comme l'amélioration du stationnement et la mise à disposition de services (pompe, outils, douche) permettent d'améliorer sensiblement le confort des déplacements à vélo.

Manon Giger ■

Suisse: comment réussir une vélostation?

Fraîchement sorti de presse, le guide *Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service* est une réédition enrichie de l'expérience acquise dans ce domaine en Suisse et largement illustrée par des exemples concrets.

Le nombre élevé de vols et de cas de vandalisme, ainsi que le nombre croissant de vélos de valeur (notamment électriques) augmente les besoins en stationnement sécurisé dans les lieux à forte fréquentation. La demande en prestations de service autour du vélo augmente également.

Entre infrastructures et services

Les vélostations – en tant qu'installations de stationnement surveillées, abritées et situées dans des lieux centraux – répondent à ce besoin. Au cours des prochaines années, des vélostations vont être réalisées dans toute la Suisse. Gares, entreprises ou lieux à fortes fréquentations: le potentiel de développement est important. La proximité

d'un atelier vélo, d'un café ou d'un parking automobile peuvent offrir des synergies intéressantes au niveau du sentiment de sécurité et de la gestion d'une vélostation. Celles-ci peuvent être construites dans de nouveaux bâtiments dédiés à cette fonction (comme à Lyss), mais également intégrées dans des locaux existants (comme à Yverdon) ou aménagées à partir d'éléments légers (comme à Genève). Pour se frayer un chemin au sein de ces différentes possibilités, la version actualisée du guide édité par l'Office fédéral des routes et PRO VELO Suisse aide à se poser les bonnes questions au bon moment et décrit le processus de mise en place d'une vélostation de la préparation à l'évaluation.



Pour aller plus loin dans la promotion du vélo, les remorques et les vélos spéciaux doivent être pris en compte. Ici: surfaces réservées dans la vélostation de Winterthur. Photo: Benedikt Arnold

Manon Giger ■

Pour aller plus loin

Bau aufs Rad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben, Vienne, décembre 2012, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMWIT (en allemand).

- Disponible en téléchargement ou par commande gratuite: www.bmvit.gv.at > Verkehr > Fuß- und Radverkehr > Publikationen.

Vélostations recommandations pour leur planification et mise en service, Berne, février 2013, PRO VELO Suisse et Office fédéral des routes (OFROU), série «documentation de la mobilité douce» (en français, allemand et italien).

- Disponible en téléchargement ou par commande payante: www.velostation.ch ou www.mobilite-douce.ch

Le piéton dans la ville

Aborder l'échelle du piéton, c'est parler d'urbanisme, des usages retrouvés de la rue et de l'aménagement des espaces publics. La marche, élément essentiel de l'espace public partagé et de l'hospitalité urbaine, représente un enjeu majeur pour faire la ville durable, vivable, confortable, désirable, sensorielle, voire sensuelle.



Londres, Great Queen Street avant et après la requalification. Photo: Le piéton dans la Ville

Cet ouvrage, issu de la plate-forme d'observation des projets et des stratégies urbaines (Popsu Europe), présente la réflexion menée à l'occasion de deux séminaires organisés en 2010. Ceux-ci ont eu pour objectif d'observer et de comparer l'aménagement des espaces publics urbains comme principaux supports de la mobilité dans sept villes européennes: Amsterdam, Copenhague, Lausanne, Londres, Lyon, Paris et Vienne.

Amsterdam déroule le tapis rouge pour les piétons

Le projet «Red Carpet» suit la nouvelle ligne de métro nord/sud entre la gare centrale et le centre des expositions au sud, dont le tracé en surface sera réaménagé en faveur de la mobilité douce. Identifié par un revêtement de sol en pierre rouge, ce futur espace public rectiligne est l'expression emblématique d'une politique des transports active. Résultat: pour tous les trajets en ville, l'usage du vélo (38%) dépasse celui de la voiture (37%). A Copenhague, l'une des premières cités du monde à introduire la rue piétonne, 35% des usagers pendulaires sont des cyclistes.

Grâce à sa politique volontariste, la ville ambitionne d'augmenter ce taux à 50% en 2015 pour devenir la capitale mondiale du climat et la plus accueillante pour le vélo! Sans commune mesure, mais dans une vision prospective, Lausanne a engagé sa métamorphose et poursuit ses efforts en faveur des déplacements actifs complétés par la création d'espaces publics de qualité. La ville de Lausanne, avec son agglomération, aura-t-elle l'ambition d'une éco-métropole?

Espace partagé ou «shared space»

Basée sur la psychologie du comportement, en particulier la compensation des risques, l'approche de l'espace partagé se fonde sur la façon dont les gens ressentent leur environnement. Contrairement aux contraintes externes liées à la sécurité routière, le but est de modifier la dynamique des rues. Encourager la réduction des vitesses, introduire de l'incertitude auprès des conducteurs et développer le respect mutuel entre usagers sont les objectifs poursuivis à Londres. Le programme «shared space» vise à améliorer la cohabitation des modes de circulation et rééquilibrer la répartition modale des espaces urbains. A ce titre, le projet de Great Queen Street est exemplaire. Sur ce carrefour où le trafic horaire atteint 2'500 piétons et 788 voitures, onze feux de signalisation et 64 mètres de rambarde ont été supprimés. Cependant, l'espace partagé peut s'avérer être un environnement ambigu et stressant pour les non-voyants et malvoyants. Il est ainsi capital de placer le mobilier urbain avec soin et de mettre en place des moyens de démarcation clairs.

Des politiques publiques aux usages

Le projet d'aménagement des berges du Rhône à Lyon constitue une opération fondatrice pour la reconquête des espaces publics par les piétons sur l'omniprésence de l'automobile. On assiste à une transforma-

tion profonde de la ville et de ses usages, pour laquelle les documents de planification (PLU, PDU, Scot, plan climat-énergie) affichent clairement l'idée d'une ville des courtes distances et celle de recomposer «l'étoffe de la ville».

A Paris, les usages sont au cœur de l'action de la municipalité. L'opération «Paris respire» consiste à fermer certains quartiers à la circulation au moyen de dispositifs légers et modulables tous les dimanches et jours fériés. «Paris plage» est reconduit chaque année durant le mois d'août depuis dix ans avec la fermeture totale des voies sur berge. Parmi d'autres projets réalisés, la ville compte 67 zones 30 et plusieurs aires piétonnes.

La stratégie adoptée à Vienne repose sur le partage équitable de la ville selon une approche intégrée de l'égalité des sexes: le gender mainstreaming, soit une stratégie pour l'égalité des femmes et des hommes dans la société. Renforcer la communication entre services et disciplines, initier des démarches participatives, analyser les espaces destinés à la marche, élaborer des normes spécifiques et évaluer les résultats sont autant d'outils développés au sein de l'administration pour tenir compte de la dimension sociale des projets. Ces démarches ont permis une prise de conscience vis-à-vis de la qualité des aménagements et de l'intérêt des piétons.

La ville en marche

Favoriser le piéton permet de donner du sens à l'espace public et de développer la conscience de l'autre. En décroissant les espaces, qu'ils soient urbains, politiques ou sociaux, il s'agit de revisiter nos modes de vie. Les expériences présentées démontrent qu'il n'y a pas une réponse, mais des solutions multiples en lien avec les nouveaux usages et les besoins d'une mobilité durable.

Reconquérir les rues

Pourquoi certaines rues sont-elles vivantes, agréables, alors que d'autres nous paraissent mornes, tristes, désertes? Et pourquoi ce second cas de figure semble-t-il prédominer de nos jours dans nos villes et villages? Fort d'une trentaine d'années d'expérience en tant qu'architecte et urbaniste, Nicolas Soulier nous livre à travers cet ouvrage un état des lieux édifiant sur les mécanismes qui peuvent faire ou défaire la rue.

«Stérilisation et fertilisation»

Avec son expérience et son regard d'urbaniste, Nicolas Soulier porte un constat sur ces rues qui ne «fonctionnent pas»: des rues définies comme stériles, en opposition aux rues vivantes, fertiles. Les rues ne naissent en général pas stériles, elles le deviennent souvent en raison d'un long processus, de différents facteurs qui se combinent: les réglementations publiques restrictives (interdiction de jouer pour les enfants, de déposer du mobilier privé dans la rue, etc.), la sécurisation à outrance, l'aménagement opaque ou hermétique des parcelles privées jouxtant la rue ou encore la prévalence de l'automobile, en mouvement ou stationnée, sont autant de mécanismes qui, cumulés, contribuent à dégrader progressivement la qualité de la rue. L'auteur détaille ces différents facteurs de «stérilisation» ainsi que des ébauches de solutions, en se basant sur de nombreux exemples observés de part le monde, de Tokyo à Philadelphia, en passant bien sûr par Fribourg-en-Brigau.



Berne: un exemple de stérilisation progressive de la rue. Les «jardins de façade» ont peu à peu donné place à des aires de stationnement. Photo: Nicolas Soulier

Les frontages, à la limite entre public et privé

Parmi ses constats, Nicolas Soulier s'attache à souligner le rôle crucial des interfaces entre



Une rue à Vauban. Illustration du principe de frontage actif. Photo Nicolas Soulier

le parcellaire privé et le domaine public. Il développe en détail la notion de frontage, un terme peu connu chez nous mais régulièrement employé en Amérique du Nord pour désigner ces espaces à la limite entre la façade (privée) des bâtiments et la rue elle-même. Ces frontages, parfois publics, parfois privés, peuvent varier en dimension et dans leur usage, mais on peut aisément distinguer les frontages stériles et fertiles. Les frontages fertiles sont aussi actifs: un jardinnet aménagé par les riverains, un banc posé sous un auvent, des jeux d'enfants ou les quelques tables d'une terrasse peuvent suffire à animer l'espace, en donnant envie de s'arrêter ou de ralentir le pas. Au contraire, des clôtures opaques, des entrées de garage ou des zones vertes «tampon», c'est-à-dire sans rôle autre que d'interdire le passage ou l'arrêt du piéton sont autant d'éléments qui contribuent à la stérilisation de ces frontages et, par extension, de la rue.

Quelles pistes pour réanimer les rues?

Par le biais de ses nombreuses visites et expériences, l'auteur a pu constater que deux grands principes se retrouvaient régulièrement dans les rues fertiles: d'une part, le partage modal de la rue, à savoir une rue où cohabitent confortablement piétons, cyclistes,

transports publics et automobilistes, d'autre part le partage fonctionnel de la rue entre les riverains et les passants, entre le domaine public et les espaces privés. Ces conditions se retrouvent aussi bien dans des rues anciennes que dans de nouveaux développements. Ainsi, les rues du quartier historique du Viertel à Brême comme celles de l'écoquartier contemporain de Vauban à Fribourg-en-Brigau sont montrées en exemple pour leurs aménagements en faveur de la mixité entre usagers.

Les divers exemples qui parsèment ce livre nous rappellent que les rues évoluent sans cesse, et que les mécanismes permettant d'améliorer leur attractivité existent tout autant que ceux qui contribuent à la dégrader. Ces exemples concrets permettent également d'appréhender le rôle essentiel que joue la qualité d'un espace public dans les dynamiques et la vie d'un quartier. Et l'auteur de citer à ce sujet l'urbaniste américaine Jane Jacobs: «*Comment se fait-il que la vie sociale inorganisée de la rue soit le substratum nécessaire de la vie organisée de la collectivité dans une cité?*» Si Nicolas Soulier ne répond pas directement à cette question, il nous fournit au moins les ingrédients pour contribuer à rendre la rue vivante.



Le double partage de la rue à Brême. On y retrouve à la fois les notions de partage modal et de partage frontal entre privé et public. Photo Nicolas Soulier

Fabien Roland ■

Pour aller plus loin

Jean-Jacques Terrin (dir.), *Le piéton dans la ville - L'espace public partagé*, Editions Parenthèses, août 2011

Renseignements sur le programme POPSU (plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines): www.gjp-epeau.archi.fr/popsu

Nicolas Soulier, *Reconquérir les rues – Exemples à travers le monde et pistes d'actions*, éditions Ulmer, avril 2012

Plus de renseignements et de nombreuses photos sur le site de l'auteur: www.nicolassoulier.net

France: les publications du CERTU

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) met à disposition d'importantes ressources bibliographiques pour les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement. Morceaux choisis du catalogue de publications 2012.



Dinan, Bretagne: dans la zone de rencontre, les trottoirs et les bornes ont été maintenus pour garantir un espace hors circulation aux piétons les plus vulnérables. Photo: www.bretagne.com

Zones de rencontre: premier retour d'expériences

Depuis 2008, année de légalisation du principe de zone de rencontre en France, plus d'une centaine de réalisations ont été recensées. Cette publication présente le retour d'expériences de trois communes de l'Ouest de la France: Dinan, Lorient et Rouillon. Elle propose également une méthodologie pour dresser le bilan des zones de rencontre.

Les trois aménagements retenus sont représentatifs de la variété d'applications possibles: une rue de quartier résidentielle à Lorient, une des rues principales de la commune de Rouillon abritant notamment l'école et la mairie et enfin l'ensemble du cœur historique de la cité médiévale de Dinan.

Les auteurs ont appliqué la même méthodologie pour diagnostiquer ces différentes zones de rencontre: visite de terrain, questionnaire auprès des planificateurs et rencontre de groupes d'usagers (habitants, commerçants, livreurs...). Le bilan est pour le moins contrasté: l'excès de stationnement, un trafic de transit important, une voirie trop large incitant à la vitesse ou encore l'absence de chemements latéraux protégés de la circulation sont les principaux points négatifs relevés.

Dinan présente le bilan le plus positif: la mise en zone de rencontre du cœur historique de la ville s'est accompagnée d'un plan de stationnement du centre-ville ainsi que d'une im-

portante campagne de communication et de sensibilisation de la part de la police. Résultat, la zone de rencontre initialement instaurée à titre d'expérience pilote pour une année a été plébiscitée par la population et les aménagements ont pu être pérennisés.

Vers une marche plaisir

C'est un fait, on marche plus et on souhaite marcher plus! Mais est-ce qu'un simple trottoir suffit à donner envie de marcher? On se doute que ce n'est pas le cas, alors comment augmenter le plaisir de marcher?

Sous la forme de fiches de réalisation, cette boîte à outils présente un panorama réjouissant de mesures ou d'aménagements innovants imaginés pour améliorer la qualité de vie du piéton, autour de thèmes aussi variés que la nature en ville, la signalétique, les lignes de désir ou les meilleurs moyens de s'asseoir.

L'ouvrage balaie des projets du monde entier, y compris en Suisse romande. Parmi les quelques clins d'œil locaux, on retiendra notamment les chariots Ikea installés en gare d'Allaman, les toilettes transparentes du Flon à Lausanne, le Plaine/OFF, interventions éphémères de jeunes artistes lors des travaux de la plaine de Plainpalais à Genève et les terrasses «chicanes» de la zone de rencontre de la place du Midi à Sion.

Commerce et zones à priorité piétonne – Anticiper les effets possibles

Quels sont les effets prévisibles et inattendus de la piétonisation? Quels sont les impacts pour les commerçants? Leurs inquiétudes récurrentes sont-elles justifiées? Entre rue piétonne et zone de rencontre, quel régime choisir? Quelle est la place du vélo et des transports publics dans ces espaces?

A partir des nombreux exemples de centres-villes piétons en France, cet ouvrage propose de désamorcer certaines idées préconçues sur la piétonisation. L'ouvrage aborde les théma-

tiques du stationnement, de l'animation de la rue ou encore de la qualité de l'aménagement comme dimensions à prendre en compte dans l'aménagement d'une zone piétonne.

Si l'on peut regretter l'absence de bilan et notamment de chiffres (évolution de la fréquentation des rues et des commerces, bilan de stationnement, etc.), l'ouvrage mérite cependant d'être lu pour son évocation de thématiques peu traitées jusqu'ici comme les zones piétonnes en périphérie ou les nuisances générées par ces zones (bruit, livraisons...).



Sao Paulo: Minhocão, une autoroute au cœur de la ville qui est rendue aux piétons tous les dimanches, fait partie des exemples cités par «Vers une marche plaisir». Photo: www.flickr.com/mardruck

Vers une ville accessible à tous: Quelles clés pour y parvenir?

La France comme la Suisse souhaitent voir une meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) dans l'ensemble des activités du quotidien. Cela signifie notamment une meilleure accessibilité dans la ville et dans ses espaces publics. Ce guide gratuit du CERTU rappelle les principes de base de l'intégration des besoins PMR, offre quelques conseils méthodologiques et renvoie à une riche bibliographie.

Fabien Roland ■

Le catalogue des publications gratuites et payantes du CERTU est disponible sur www.certu-catalogue.fr

Royaume Uni: de la route à la rue

En 1992, le *Design Manual for Roads and Bridges* est publié par le Department for Transport. Similaires à nos normes VSS, il traite en détail de la construction de routes et d'ouvrages d'art mais n'aborde en revanche pas la question des voiries urbaines. Quinze ans plus tard, le *Manual for Streets* répond enfin à ces attentes.

Les deux volumes du *Manual for Streets* traitent de tous les processus propres à la création, la réfection, l'aménagement ou l'entretien d'une rue urbaine. Si le premier volume se concentre sur les rues dites résidentielles, le second aborde la problématique des axes routiers principaux, aussi bien les rues de village principales que les «ring roads», ces routes de contournement des années 60-70 qui se sont retrouvées absorbées par les développements urbains.

Les deux manuels analysent en détail les procédures techniques et légales britanniques, mais pour le lecteur étranger ils présentent surtout un intérêt pour leur traitement des détails d'aménagement. Les guides sont en ce sens plutôt exhaustifs. Ils vont des rayons de courbure idéaux pour la sécurité des vélos aux meilleures proportions pour une rue en fonction de la hauteur des bâtiments, en passant par des conseils d'implantation du mobilier urbain. Les guides sont récents et s'appuient sur les nombreux exemples d'aménagements réa-



Londres: la transformation de Exhibition Street en «shared space» s'est faite selon les principes édictés dans le *Manual for Streets*. Photo: www.flickr.com / RBKC Exhibition Road

lisés ces dernières années en Grande Bretagne. Shared space, démarche participative, prise en compte des PMR... Les principes du *Manual for Streets* ont déjà été développés avec succès ailleurs en Europe et ne sont pas en soi révolutionnaires. Contrairement à d'autres ouvrages

de référence, le *Manual* présente toutefois l'intérêt d'être édité directement par une branche du gouvernement et s'apparente dès lors plus à un recueil de normes qu'à un guide de travail.

Fabien Roland ■

Autriche: des chiffres pour donner de l'importance à la marche

Ce dont on est le plus sûr au sujet du piéton, c'est qu'il est l'utilisateur le moins connu de la planification des transports, et pour cause! Si l'on dispose depuis longtemps de chiffres précis sur les autres moyens de déplacement, la marche reste encore très peu documentée. En Autriche, pour lui redonner l'attention qu'elle mérite dans l'urbanisme et la planification des déplacements, le bmvit (Ministère fédéral des transports, de l'in-

novation et de la technologie) a publié en 2012 une brochure regroupant de nombreux chiffres sur la marche autour de différentes thématiques: infrastructures, sécurité routière, santé, écologie, économie, urbanisme ou encore obstacles à la mobilité. L'ambition est d'offrir un panorama de la marche et de ses particularités, et de manière plus générale des besoins des piétons sous différents angles. S'appuyant également sur un choix de bases

techniques, l'ensemble fournit d'une part des arguments solides pour les décideurs, et d'autre part des principes d'aménagement à l'usage des spécialistes. Les auteurs de la brochure pointent en revanche du doigt le manque et la difficulté d'accès des données et soulignent la nécessité de nouvelles enquêtes pour documenter la marche.

Mathieu Pochon ■

Pour aller plus loin

Manual for Streets, Londres, 2007, Department for Transport (en anglais)

- Disponible en téléchargement ou par commande payante: www.gov.uk/government/publications/manual-for-streets

Manual for Streets 2 - Wider Application of the Principles, Londres, septembre 2010, The Chartered Institution of Highways & Transportation

- Disponible en téléchargement payant ou par commande payante: www.ciht.org.uk > Publications

Fußverkehr in Zahlen - Daten, Fakten und Besonderheiten, Vienne, septembre 2012, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMWIT (en allemand)

- Disponible en téléchargement ou par commande gratuite: www.bmvit.gv.at > Verkehr > Fuß- und Radverkehr > Publikationen

Faire connaître, donner envie...

De l'introduction de la rue résidentielle dans la loi suisse en 1980 aux premières expériences du 30 km/h sur les routes principales que l'on connaît aujourd'hui, les mentalités et les pratiques ont évolué avec le temps. Une évolution suivie par des publications – et aujourd'hui des sites internet – relais d'information et de stimulation essentiels qui ne sont cependant, étonnamment, pas si nombreux.

« *O*n l'avait oublié: la rue n'est pas une route, son rôle n'est pas exclusivement réservé au trafic. Elle est un espace social, un espace à partager. Il faut pour cela la rendre moins dangereuse, moins bruyante, moins polluante. » Les premières phrases de la préface du *Temps des Rues* sont devenues pour beaucoup aujourd'hui une évidence.

Paru en 1990, *Le Temps des Rues* a marqué son époque. Le souvenir de cette grande brochure à couverture bleue éditée à 18'000 exemplaires (!) reste encore ancré chez bien des professionnels en Suisse et à l'étranger. Le solde, d'un millier d'exemplaires à peine, dit le succès qu'a rencontré la publication, et le besoin auquel elle répondait. Rien d'équivalent n'avait été publié jusque là et, si on y regarde bien, rien ne l'a été depuis.

Malgré le presque quart de siècle écoulé, ce document est loin d'être périmé, même si depuis sa publication les exemples qu'il présentait ont évidemment été suivis de bien d'autres réalisations. Avec la distance, il apparaît même exemplaire à bien des égards. Publié dix ans après l'introduction de la rue résidentielle dans la loi suisse, une année après celle de la signalisation par zones (dont les zones 30), à une époque où la modération des routes «à orientation trafic» n'est expérimentée en Suisse que par quelques précurseurs, *Le Temps des Rues* apporte un vent nouveau. On y trouve à la fois des bases théoriques, un argumentaire en forme de plaidoyer pour la reconquête des rues, et une multitude d'exemples, avec photos, plans, légendes explicatives, qui montrent ensemble un large champ du possible, invitant à la transposition. De manière à la fois scientifique et tout public, on y parle de rues de quartier, de routes principales, de traversées de localité, d'enfants, de piétons et de cyclistes, de vie sociale, de cohabitation des usages et usagers de la route/rue. Faire connaître et donner envie, des ingréd-

dients essentiels qui restent entièrement d'actualité. Et que l'on retrouve dans toute une partie des publications présentées dans ce bulletin.

Des publications ou des sources d'information qui ne sont aujourd'hui pas si nombreuses, sachant l'importance que revêt la communication de savoirs et de savoir-faire en la matière, dans un domaine qui touche tout un chacun au quotidien. Il n'existe pas en Suisse d'équivalent du CERTU en France, qui assure ce travail essentiel de collecte d'exemples à l'échelle européenne, de synthèse et de communication des expériences, aussi bien d'aménagements que de démarches. En Suisse l'information est plus dispersée, sectorisée ou spécialisée.

Les premières publications, dans les années 90, émanaient surtout des associations. Elles ont contribué à faire connaître les mesures de modération de la circulation, des exemples de réaménagements novateurs et les premières expériences de zones 30. Quelques cantons ont publié des guides de recommandations à l'intention des communes pour l'aménagement des traversées de localité (Bâle, Fribourg, Vaud), tandis que le canton de Berne accompagne les réalisations du «modèle bernois» d'un travail

de communication, conçu comme un volet à part entière dans sa démarche de projet. Les thèmes traités depuis le début des années 2000 illustrent l'évolution des politiques, du cadre juridique et des pratiques: projet pilote de ville modèle piétons-vélos à Burgdorf/Berthoud (BE), zones de rencontre, zones 30 et «modèle 50/30» du bpa, infrastructures vélos, aménagement d'espaces publics accessibles à tous, aménagements piétons et vélos liés aux projets d'agglomération, expérimentation de marquages, réaménagements d'interfaces de transports publics, espaces publics liés à une nouvelle ligne de tram, 30 km/h sur des tronçons de routes principales...

Derrière les projets novateurs, qui ont bousculé les normes et fait évoluer les politiques et les pratiques, derrière les débats sur la vitesse de circulation, il y a ces constantes: expérimenter des outils pour redonner place aux fonctions urbaines de la rue, y ramener les habitants et la vie sociale, favoriser la cohabitation des usagers. Divers exemples récents ont montré à quel point il est important de disposer d'informations et d'arguments solides permettant d'étayer des projets, en s'appuyant sur des expériences réalisées.

Dominique von der Mühl ■



Gland, zone de rencontre place de la Gare. Des bancs au milieu de la route... Quoi de plus symbolique pour traduire visuellement la fonction sociale de la place. Un exemple récent qui illustre une évolution, impensable il y a quelques années. Photo: Gaël Cochand