

Rue de l'Avenir

Graz

30
Ausgenommen
Vorrangstraßen

*Rue de l'Avenir
en tournée européenne
Bruxelles, Graz, Nantes, Paris et Vienne*

« Rien ne développe l'intelligence comme les voyages », écrivait Emile Zola. L'an dernier, Rue de l'Avenir en a, une fois de plus, pris de la graine. On trouvera dans ce numéro les étapes les plus marquantes d'un petit périple européen.

D'abord, au mois de mai à Paris, la réunion du Réseau Rues qui fêtait ses dix ans en invitant toutes les villes qui l'ont accueilli depuis une décennie et dont Rue de l'Avenir est l'un des cofondateurs. Parmi les centres d'intérêt majeurs de ce réseau francophone, on retrouve régulièrement la mobilité urbaine ainsi que la place du piéton et du cycliste dans l'espace public. À Paris, les réflexions en commun ont porté sur l'importance des démarches participatives et de la concertation. Exemples à l'appui: la Place de la République et le quartier de St Blaise (20e arrondissement).

Ensuite, l'organisation, couronnée de succès, d'une visite de terrain très instructive et détaillée à Graz, la ville du Sud de l'Autriche qui a été la première en Europe à passer au 30 km/h généralisé, il y a près de 25 ans.

Puis la participation au plus grand colloque international consacré aux piétons, Walk 21, à Vienne, avec son énorme et passionnant programme, réunissant des centaines d'intervenants. L'occasion aussi, pour plusieurs membres du comité de Rue de l'Avenir, de découvrir ou de redécouvrir la capitale autrichienne qui est l'une des premières de classe, en Europe, en matière de mobilité durable.

Sans oublier une halte à Nantes, dans les pays de la Loire, qui a été l'occasion, de dresser un état des lieux cycliste, à l'enseignement du congrès VeloCity 2015.

RdA

Walk 21 2015 à Vienne Les piétons au premier plan

C'est dans la magnifique grande salle de réception de l'Hôtel-de-Ville de Vienne que c'est tenue - du 19 au 23 octobre - Walk21, la grande conférence internationale consacrée aux piétons.



Peatòrito, le justicier mexicain des piétons (voir l'entretien exclusif en page 8) harangue les participants de Walk: Faites la révolution piétonne ! Photo : Walk21vienna.com

Cinq jours intenses qui ont réuni plus de 600 participants de 40 pays. Les formes de participation au colloque étaient très variées: plénières avec des intervenants de haut niveau, ateliers classiques, ateliers participatifs, ateliers mobiles qui permettaient de découvrir une autre facette de Vienne, différentes formes de tables rondes. Moins connus dans les colloques le Pechakucha au format imposé de 6 minutes et 20 diapositives par présentation, les

rencontres minute (speed dating) avec de septante intervenants.

Au delà de la forme, le contenu était à la hauteur, chacun pouvait y trouver son bonheur. Au fil des mois, vous retrouverez sur notre site des échos de la richesse de la conférence dans nos différentes rubriques: piétons, villes d'ici et d'ailleurs, enfants, etc.

Le colloque était aussi l'occasion de (re) découvrir Vienne. Connue pour sa qualité de vie, on sait moins que c'est l'une des villes les plus écomobiles (marche, cyclisme et transports publics) d'Europe. Elle fait mieux que Copenhague. A Vienne 72% des déplacements se font à pied, à vélo ou en transports publics contre 67% à Copenhague. L'objectif de Vienne est d'arriver à 80% de déplacements écomobiles d'ici 2025.

Alain Rouiller ■

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

Pour une mobilité d'avenir **ate**

Mobilité piétonne Suisse

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

Secrétariat, rédaction, abonnements, changements d'adresses, contacts, informations et prestations: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Photos, sauf avis contraire, et dossier coordonné par Alain Rouiller

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

L'Autriche, pays cycliste?

Petit pays alpin, neutre au système fédéral situé au cœur de l'Europe, l'Autriche vaut le détour en matière de mobilité, plus particulièrement pour sa politique en faveur des deux-roues légers.

Plusieurs villes autrichiennes ont développé une politique de développement des déplacements cyclistes depuis plus de 20 ans. Aujourd'hui les résultats sont visibles. Innsbruck, ville cycliste méconnue, se targue d'une part modale de 23% – c'est aussi bien qu'Amsterdam! – et vise les 25%, Salzbourg n'est pas très loin avec ses 20%. Graz vient en 3e position avec 14% de part modale cycliste et vise les 20% dans 5 ans. On ne sera pas surpris d'apprendre que les 3 villes qui investissent le plus pour le vélo sont Salzbourg avec €9 par habitant, Graz avec € 7.30 et Innsbruck avec € 7.

L'Autriche a publié son plan national vélo 2015 - 2025 (Masterplan Radfahren) en mai 2015. Il s'inscrit dans le programme

Vélo-city: inspirante et motivante



La Conférence s'est déroulée à Nantes du 4 au 6 Juin. Lors des 50 ateliers, des 6 conférences plénières et de plusieurs réunions techniques, tous les aspects liés à la promotion du vélo ont été abordés. Quelques 1'500 participants ont pu échanger des expériences et trouver des réponses à leurs questions. Plusieurs milliers de personnes de la ville et de la région ont rejoint les congressistes à la parade à vélo du mercredi et à la fête qui a suivi, puisque pour les cyclistes le facteur plaisir a aussi son importance. Pro Vélo y consacre 6 pages dans son bulletin de septembre 2015. (VS)



L'Autriche a développé 2 nouveaux outils pour promouvoir la bicyclette: la «rue cyclable» et le signal «aménagement cyclables recommandés», carré bleu ci-dessus à droite.

«Klimaaktiv Mobil Programm» qui ambitionne d'offrir au pays des alternatives respectueuses de l'environnement en matière de mobilité.

Le plan national cycliste donne les conditions-cadres aux états fédérés et aux villes pour développer une politique cycliste régionale ou locale. Le plan vélo fixe des objectifs d'entente avec les états fédérés et les grandes villes autrichiennes.

Guide pour la promotion du vélo dans les communes

L'Autriche a mis à jour son guide en 2015 pour la promotion du vélo dans les communes «Neue Wege». Trois mesures sont encouragées, les deux premières ne sont pas encore introduites en Suisse:

La rue cycliste (Fahrradstrasse)

Dans une rue cyclable – introduite en 2013 – le cycliste est prioritaire, la vitesse maximale est de 30 km/h. L'accès des véhicules motorisé est autorisé pour les riverains. Le transit y est interdit. Cette mesure existe déjà en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. En Suisse, des projets pilotes sont cours des plusieurs villes.

Le signal «voie cyclable recommandée»

Ce signal carré bleu indique au cycliste qu'il peut emprunter l'aménagement alors que le signal rond bleu indique une obligation. Cette signalisation permet de distinguer deux types de cyclistes: les cyclistes aguerris et les cyclistes débutants ou craintifs. Cette mesure existe déjà en Allemagne et aux Pays-Bas, mais pas en Suisse.

La zone de rencontre

La zone de rencontre a été introduite en Autriche en 2013. Elle est probablement plus adaptée aux cyclistes que les zones de rencontre en Suisse ou en France, puisqu'en Autriche le piéton n'y est pas prioritaire. Tous les usagers sont au même niveau.

Alain Rouiller ■

Pour en savoir plus

Voir le dossier complet sur notre site: www.rue-avenir.ch > villes d'ici et d'ailleurs

Graz: première ville européenne à 30 km/h

Graz, ville de 310'000 habitants (560'000 pour l'agglomération), est la première ville européenne à être passée au 30 km/h généralisé il y a près de 25 ans. Rue de l'Avenir y a organisé une visite de terrain le 16 octobre dernier.



Comment cela marche

Le passage en bloc au régime 30 km/h en une fois, s'est faite sans aménagement conséquent, au coût de €385'000.- (chiffres 1992). Le réseau à 30 km/h s'étend sur près de 80% des 1'000 km de voiries que compte la ville. Il est à relever qu'environ 80% de la circulation reste sur le 20% des axes à 50 km/h. Le coût d'entretien annuel est de l'ordre de €100'000.

Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour faire respecter le 30 km/h, des contrôles fréquents de la police mais aussi des campagnes de sensibilisation annuelles et une communication et information active.

A Graz, on a le 30 dans le sang!

A Graz, la logique est renversée. Les «zones 30» ne sont pas des îlots isolés au sein d'un réseau où la limitation «générale» à 50 km/h règne en maître. Au contraire, le 30 km/h est la règle, tandis que les routes à 50, confinées au réseau principal, constituent des exceptions. Et c'est comme ça depuis 25 ans!

Bien sûr, aujourd'hui, le résultat sur le terrain, en termes de proportion de voiries en zone 30 (environ 80% de l'ensemble du réseau routier de la commune), n'est finalement pas tellement différent que ce que l'on peut observer dans la plupart de nos grandes villes suisses, où les zones 30 ont progressivement fait tache d'huile. Mais dans la pratique, la situation est assez diamétralement opposée. C'est que depuis le temps que le système 30-50 est en place, la limitation à 30 est dorénavant totalement intégrée à Graz, où personne ne songe à la remettre en question, tandis qu'elle fait toujours âprement débat en Suisse, notamment sur la délicate question de la suppression des passages piétons. Ainsi, avec sa nouvelle réglementation générale adoptée en 1992 et sa «conversion en bloc» au 30 km/h, que de turpitudes et de dépenses la ville de Graz s'est-elle évi-

tée, quand on sait combien difficiles sont les «accouchements» des nouvelles zones 30 en Suisse! Sur ce coup-là, la ville de Graz a fait preuve d'un grand pragmatisme, dont elle récolte pleinement les fruits depuis de nombreuses années (circulation apaisée dans l'ensemble des quartiers et remarquablement fluide sur les grands axes, diminution du bruit routier dans les quartiers, etc.).

On peut dire que de par son approche, Graz a «désacralisé» les zones 30, en faisant du 30 km/h une limitation de vitesse comme une autre, qu'il s'agit de respecter sans que l'on y soit forcément «contraint» par l'aménagement même de la chaussée, comme c'est le dogme en Suisse. Pourtant, sur nos routes à 60 ou à 80, et encore plus sur nos autoroutes, il est la plupart du temps «techniquement» possible de rouler largement au-dessus de la vitesse légale; or l'immense majorité des usagers la respecte et l'on n'envisage pas systématiquement la mise en place d'aménagements modérateurs lorsque ce n'est pas le cas, de «simples» contrôles de vitesse faisant la plupart du temps largement l'affaire. Pourquoi dès lors ne pourrait-il pas en être de même avec les zones 30?

Et sur les axes à 50 km/h

Le concept 50/30, que le BPA et RdA préconisent en Suisse, demande que la partie à 30 km/h soit réalisée au meilleur coût et que les financements disponibles soient utilisés sur le réseau principal à 50 km/h, là où se situe l'essentiel des commerces, des écoles, des bâtiments publics et de la vie sociale. C'est aussi le réseau qu'emprunteront principalement les cyclistes du quotidien.

A Graz, la Ville a soigné cet aspect en essayant de sécuriser et de faciliter la mobilité douce sur ces axes principaux. C'est particulièrement vrai pour les itinéraires cyclistes, généralement aménagés en site propre. C'est un peu moins vrai pour les piétons, qui doivent du coup parfois partager leur espace avec les deux-roues légers, ce qui peut potentiellement créer des situations difficiles pour les usagers vulnérables - enfants, PMR ou personnes âgées en particulier.

Julien Lovey et Alain Rouiller ■

Pour en savoir plus

Voir le dossier complet sur notre site:
www.rue-avenir.ch > villes d'ici et d'ailleurs

Les zones de rencontre en Autriche

L'Autriche a introduit la zone de rencontre (Begegnungszone) le 31 mars 2013. Les règles sont différentes de la Suisse, de la France ou de la Belgique.

Elle a repris le panneau français en élargissant légèrement la taille de la voiture et du cycliste. En effet, dans les zones de rencontre autrichiennes le piéton n'a pas la priorité, tous les modes de transport sont égaux.

L'une des premières mesures a été de «légaliser» les espaces partagés (shared space) existants en Autriche.

La vitesse est généralement de 20 km/h, mais peut parfois être de 30 km/h.



La zone de rencontre commerçante Mariahilfer à Vienne est un succès phénoménal. Longue de 1'800 mètres, avec une courte portion en zone piétonne en son milieu et très bien desservie par les transports publics, la zone de rencontre enregistre près de 70'000 piétons le samedi.

Les trois zones de rencontre emblématiques autrichiennes sont la rue Mariahilfer à Vienne longue de 1,8 km et principale rue commerçante de la ville, la place Sonnenfels à Graz avec 14 000 v/j et la Herrengasse à Linz avec plusieurs lignes de tram. Elles sont détaillées sur notre site.

La Place Sonnenfels de Graz

Cet ancien giratoire à cinq branches situé à proximité de l'université et devenu dangereux, a subi une profonde transformation pour adapter son caractère routier au contexte urbain et à sa fréquentation. Environ 15'000 véh/jour partagent aujourd'hui

l'espace avec des piétons (3'400 par heure en pointe), autrefois cantonnés aux trottoirs étroits et aux traversées souvent distantes des lignes de désir. De nombreux cyclistes (960 par heure, en pointe) traversent au quotidien ce carrefour devenu une place, au même titre que des bus, dont la progression n'est pas entravée.

Une pastille centrale rappelle la présence d'un giratoire. Un minimum de signalisation verticale, du marquage décliné sous la forme de bandes colorées et du mobilier urbain signifient la zone de rencontre.

La lecture de l'espace encourage l'utilisateur à adapter son comportement au profit de la cohabitation. L'accidentalité y a été réduite et l'espace public est redevenu le prolongement de l'habitat et du domaine de l'université voisine.

L'ambition d'une ville partagée est possible et souhaitable. Graz, audacieuse, généreuse, en est la preuve.



La zone de rencontre de la Sonnenfelsplatz, une expérience réussie de cohabitation dans un environnement sensible.

Sandra Bonilla de Cazorla
et Alain Rouiller ■

Le Réseau RUES fête ses 10 ans à Paris

Le réseau RUES est un réseau francophone (Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse) d'experts en mobilité urbaine, conviviale et sûre. Il se réunit chaque année pour échanger les bonnes pratiques dans chaque pays (aménagement, réglementations, gouvernance, communication-sensibilisation...) et visiter une ville ou quelques aménagements exemplaires.



La Place de la République, adoptée par les riverains, est aussi le lieu des grandes manifestations parisiennes et sert de mausolée informel.

Les membres fondateurs du **Réseau RUES** pour une mobilité conviviale et sûre sont Rue de l'Avenir Suisse et France, le CEREMA et l'IBSR.

Fil rouge de la rencontre: dialogue social, concertation, participation.

Visites de sites parisiens

Le quartier Saint-Blaise, ensemble social très dense (record européen avec 75'000 hab/km²) et mal desservi par les transports collectifs a été l'objet d'une restructuration menée avec la participation des habitants.



Rue Saint Blaise : les habitants participent à l'embellissement des espaces publics.

Relier ce quartier à son environnement est l'idée-force du projet qui s'appuie sur une intervention sur la voirie, les espaces publics et la requalification économique. Florence de Massol, 1^{ère} maire adjointe, a expliqué que l'implication des riverains dans l'embellissement de l'espace public contribuait plus au respect de celui-ci que les rondes de police et insista sur le fait que l'espace public était appelé à répondre à de nouveaux besoins autour de la convivialité et du vivre ensemble.

La Place de la République, une des plus grandes places parisiennes, a été restructurée, à la suite d'un long processus de concertation, dans le but de redonner une majeure partie de l'espace aux piétons et de minimiser l'impact de la circulation. Le processus de concertation très poussé qui a été mené a beaucoup appris à la ville et oriente fortement la façon d'aborder la question dans les projets mis à l'étude pour cette mandature, notamment pour faire des expertises d'usage détaillées.

Dans **le Marais**, la ville de Paris a testé des types multiples de marquage au sol destinés à alerter les usagers de leur entrée ou de leur sortie de zones 30 ou de zones de rencontre.

Ces tests ont été évalués par rapport à la compréhension, aux changements de comportement, sur la perception des traversées ainsi marquées par les chiens d'aveugles. Ce bilan est soumis à l'État qui doit statuer prochainement sur les meilleures solutions de marquage.

Rencontre avec Christophe Najdovski

L'adjoint à la Maire de Paris, délégué aux déplacements, a reçu la délégation de Rue de l'Avenir. Un débat avec l' élu a conclu la visite dans des locaux mis à disposition dans l'Hôtel de Ville de Paris. Le «Plan Vélo», le «Plan de lutte contre la pollution atmosphérique» et le second projet d'aménagement des berges, à l'enquête publique, ont été abordés.

Anne Faure et Alain Rouiller ■

LES CORRESPONDANTS DU RÉSEAU RUES

- **Belgique:** IBSR - Institut belge de la sécurité routière, Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, DEMETER Université de Liège, CRR - Centre de recherches routières, AVCB - Association de la Ville et des Communes de la Région Bruxelles Capitale
- **France:** CEREMA direction technique Territoires et Villes et Rue de l'Avenir France
- **Luxembourg:** Association sécurité routière, Luxembourg
- **Québec:** Le Ministère des transports et de la mobilité durable, la Fondation Rues Principales et Vélo Québec
- **Suisse:** Rue de l'Avenir Suisse

Bruxelles: avancées récentes pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

Après une longue période de désurbanisation, la Région de Bruxelles-Capitale (1'150 000 habitants) a vu sa population croître de 15% depuis dix ans, au-delà de toutes les prévisions. Ses habitudes de déplacement ont évolué.

En effet, les habitudes de déplacement des Bruxellois ont sensiblement évolué: entre 1999 et 2010, la part de la voiture comme mode de déplacement principal est passée de 50 à 32%, au profit des transports publics (de 15 à 26%), de la marche (de 32 à 37%) ou du vélo (de 1 à 4%).

Les modes actifs ont pris une place croissante dans les politiques urbaines et dans l'aménagement des espaces publics, bien qu'à un rythme inférieur aux objectifs affichés. A l'horizon 2020, toutes les voiries locales devraient par exemple être aménagées en zones à trafic apaisé (zones 30, de rencontre ou piétonne). Elles sont environ la moitié en 2015 (voir image ci-dessous). Notons également à l'horizon 2018 une réduction de 16% des places de stationnement en voirie, pour offrir cet espace aux modes actifs, ou un objectif de 40% de la voie publique accordée aux piétons.

Pour accélérer cette évolution positive, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place différents outils ces dernières années. Notamment:

- Les audits «tripartites» (élus, techniciens et usagers) BYPAD et WALKPAD des politiques cyclables et piétonnes;
- Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), incluant la mise en évidence des cheminements piétons structurants;
- Les plans piéton et cycliste;
- La plateforme fixmystreet permettant de signaler des dégâts sur les trottoirs ou pistes cyclables et de suivre leur réparation;
- Une cartographie exhaustive des sentiers et raccourcis piétons (STAPAS)
- Les formations de Manager piéton et Manager vélo à destination des agents communaux et régionaux
- différents guides techniques...



Un projet phare a vu le jour à l'été 2015: la piétonisation des «boulevards du centre» et d'une série d'autres rues, agrandissant sensiblement la zone piétonne du Pentagone. Les dispositifs légers laisseront bientôt place à un aménagement définitif, après l'évaluation du plan de circulation prévue en février 2016.

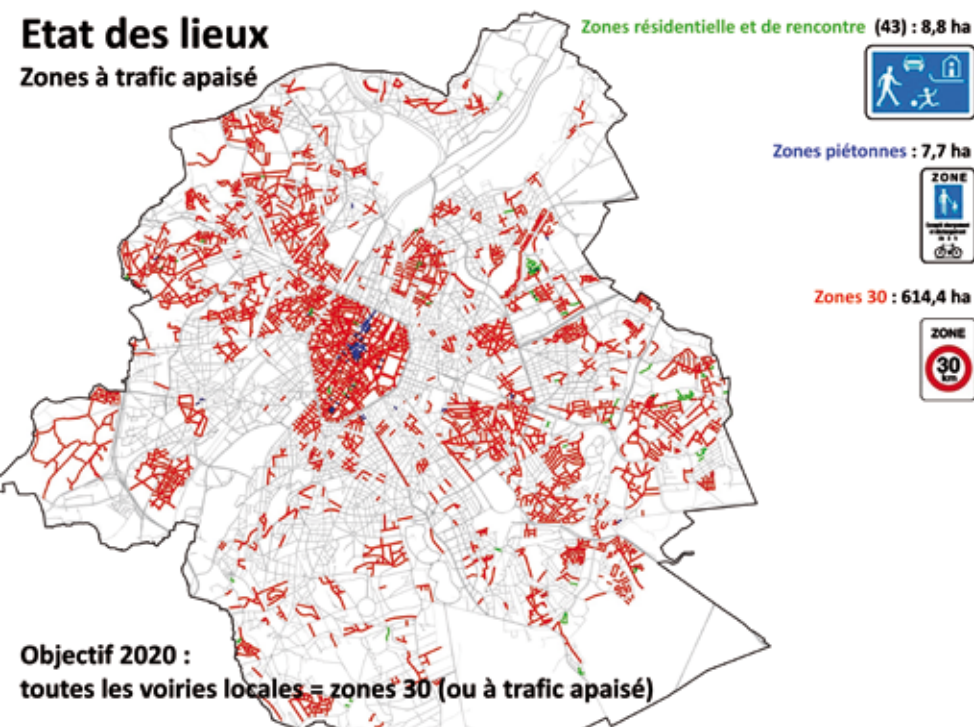
Benoît Dupriez, Bruxelles Mobilité ■

Pour en savoir plus:
www.rue-avenir.ch > réseau RUES.

Villes partenaires

Le dixième anniversaire du Réseau RUES était l'occasion d'inviter les villes qui avaient reçu le Réseau au cours des dix ans. Vous retrouverez une présentation de Besançon, Louvain-la-Neuve, Luxembourg, Lorient, Paris et Turin sur notre site à la rubrique Réseau RUES.

Etat des lieux Zones à trafic apaisé



Objectif 2020 :
toutes les voiries locales = zones 30 (ou à trafic apaisé)

Bruxelles-Capitale poursuit sa marche vers le 30 km/h

Peatónito, justicier mexicain des piétons

En Suisse, les obstacles rencontrés à pied sont surtout liés à l'inconfort ou à l'image de la marche dans nos esprits. Mais au Mexique, dû au manque d'infrastructures et de respect, marcher relève du parcours du combattant. Nombre de personnes se déplacent à pied et 500 piétons décèdent chaque année d'un accident de la route dans la capitale (contre 67 dans toute la Suisse). Face à cette triste réalité, Peatónito s'inspire de la lucha libre mexicana (sport de lutte) pour mener ses actions. Il peint des traversées et des trottoirs et rappelle à l'ordre les conducteurs. Rencontré lors de Walk21 à Vienne, il nous livre ses motivations.



Quand je peins un passage piéton sur la chaussée, certains agents me demandent d'arrêter, d'autres me laissent poursuivre, et il est même arrivé que des policiers me donnent un coup de main.

La plupart des conducteurs interagissent avec mon personnage et reconnaissent qu'il faut respecter les piétons. Toutefois, un petit pourcentage de gens est de mauvaise humeur, stressé par les bouchons et la densité énorme du trafic, mais je reste toujours pacifique et aimable face aux mécontents et à leurs insultes.

Si on ne pouvait améliorer qu'une seule chose, laquelle choisirais-tu?

Il faut agir sur l'infrastructure, car elle contribue à une culture différente de la mobilité. Il faut ajouter des traversées sûres dans toute la ville. Le gouvernement mène en ce moment l'action «pasos seguros» dans le but de sécuriser les passages les plus dangereux. A Mexico City, les feux ne laissent pas aux gens assez de temps pour traverser. C'est pour ça que je retiens les voitures quand le feu passe au vert, et que je permets aux piétons de finir de traverser.

El luchador de los peatonos fait reculer les voitures pour libérer le passage piéton. Photo : Peatónito

Un seul lutteur pour 25 millions d'habitants et 16 millions de voitures, n'est-ce pas un défi disproportionné?

Peatónito: C'est un grand travail symbolique et de communication. Le changement commence par la diffusion de ce message: nous devons faire respecter nos droits en tant que piétons. Il faut améliorer la sécurité routière, se doter de meilleures règles de circulation et les faire respecter.

Tes actions sont très médiatisées, à qui t'adresses-tu en premier lieu?

En étant deux heures dans la rue, je sensibilise une cinquantaine de conducteurs. Par les vidéos, j'ai un impact beaucoup plus large car elles sont diffusées au journal télévisé, dans les journaux, sur internet et sur les réseaux sociaux. Mon but est que

la *revolución peatonal* se propage, que les gens reproduisent le personnage ou entreprennent d'autres actions créatives et se réapproprient leur ville.

« Mon but est que la revolución peatonal se propage »

Quelles réactions rencontres-tu?

Au Mexique, la police est très arbitraire. Tout dépend de l'humeur des policiers.

Portrait

Sans son masque de lutteur, Jorge Cañez, qui revêt au besoin le costume de Peatónito travaille à l'ITDP, une organisation non-gouvernementale dédiée à la mobilité durable.

www.peatonito.org

As-tu une anecdote à nous raconter?

Lorsqu'il y a des voitures parkées sur le trottoir, je marche dessus en faisant tout mon possible pour ne pas rayer ou cabosser les carrosseries. Si le propriétaire réagit, ce qui arrive parfois, je lui rappelle qu'il se trouve sur un espace dédié aux piétons.

Propos recueillis par
Jenny Leuba ■