



30 ans de Rue de l'Avenir



Europe: les bonnes pratiques Le Code de la rue aussi pour la Suisse?

28e Journée le 23 septembre 2011 à Berne

30... notre chiffre porte-bonheur pour ce numéro. Rue de l'Avenir, créée le 3 octobre 1981, fête donc ses 30 ans. Pour marquer cet anniversaire Rue de l'Avenir a choisi Berne, ville qui poursuit depuis 30 ans une politique volontariste de mobilité durable, de qualité de vie en ville, de zones à vitesse limitée (zones 30 et zones de rencontre), de développement des transports publics et de dialogue avec les habitants (p. 4). Un exemple à suivre. Elle a reçu le prix Rue de l'Avenir 2011.

La Journée Rue de l'Avenir a permis de prendre connaissance de démarches innovantes dans plusieurs pays européens. La *situation allemande* montre une évolution vers une société plus écomobile (p. 6). Par un curieux retour des choses, l'Allemagne qui a longtemps servi de modèle vient aujourd'hui s'inspirer de réalisations suisses. En *Italie*, les stratégies de restriction d'accès automobile dans les centres-villes se traduisent par les zones à trafic limité (ZTL), un dispositif intéressant permettant un accès aux seuls résidents, services urbains, transports publics, modes doux. Il a été adopté massivement et avec grand succès par la plupart des villes italiennes (pp. 8-9).

Nantes impressionne avec son vaste et ambitieux programme de requalification urbaine basée sur les transports publics, le régime 30 km/h pour tout le centre-ville, la valorisation de lieux emblématiques et le souci d'une approche multimodale n'excluant pas l'automobile (pp. 10-11).

Rue de l'Avenir a profité de l'occasion pour présenter son idée de lancer une démarche de *Code de la Rue* en Suisse, s'inspirant des expériences belge et française (p. 12). Cette journée de 30e anniversaire consacrée aux expériences à l'étranger s'est révélée riche d'enseignements. Convaincue de l'intérêt de ces échanges et fidèle à sa vocation de passerelle (voir ci-contre), Rue de l'Avenir continuera de s'en faire le relais.

RdA

Association Rue de l'Avenir – An 1

Le 3 novembre dernier, l'année de ses 30 ans, Rue de l'Avenir s'est constituée en association. L'occasion d'une réflexion approfondie sur son fonctionnement, son rôle et ses objectifs. Pour l'histoire, un extrait de ses statuts, dûment approuvés en assemblée générale, et accessibles sur son site (www.rue-avenir.ch).

Art. 2 L'Association poursuit et prolonge les activités développées depuis 1981 par Rue de l'Avenir, anciennement Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation /GCR. En particulier, l'Association:

- assure un travail d'information et de sensibilisation, au service des communes et des cantons, des bureaux d'étude, des associations spécialisées, des groupes d'habitants et de parents d'élèves;
- cherche à promouvoir une vision de rues qui ne soient pas que des routes, favorisant la cohabitation des multiples usages et usagers, la sécurité des déplacements des usagers vulnérables et la qualité de vie en ville;
- s'intéresse particulièrement aux thèmes des aménagements de rues, de la modération de la circulation, des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite) et des modes doux (marche et vélo), son action s'inscrivant plus généralement dans un objectif de mobilité durable et d'urbanisme de proximité;
- visé à faire connaître des expériences et recherches novatrices dans ces différents domaines, et à soutenir leur développement en Suisse;
- joue un rôle de passerelle favorisant le partage de connaissances et le dialogue entre régions linguistiques de Suisse, entre la Suisse et d'autres pays (Europe, francophonie, pays anglophones), entre praticiens et chercheurs, entre habitants et responsables communaux,...
- constitue une plate-forme d'échanges et d'action pour les associations et organismes membres, et de collaboration avec d'autres associations et organismes œuvrant dans des domaines proches et liés (notamment l'aménagement du territoire, la santé, le développement durable, l'énergie).

En lien avec ces objectifs et selon sa spécificité, l'Association concentre traditionnellement ses activités sur: la publication d'un bulletin d'information ainsi que d'une infolettre, l'organisation d'une journée d'étude annuelle et le développement d'un site/portail Internet. Elle offre également des prestations d'information et de conseil, sous diverses formes. D'autres activités peuvent être développées, de même que diverses collaborations – Rue de l'Avenir participe notamment au Réseau RUES (réseau francophone).

Voir aussi RdA 1/2004 «La reconquête de la rue: une utopie toujours vivante».

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

ATE

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Liges 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: 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

Page de couverture: les participants à la 28e Journée Rue de l'Avenir visitent les zones 30 et les zones de rencontre du quartier Langgasse à Berne. Photo: Gilles Nahon.

Ville de Berne, 30 ans d'engagement pour la mobilité durable

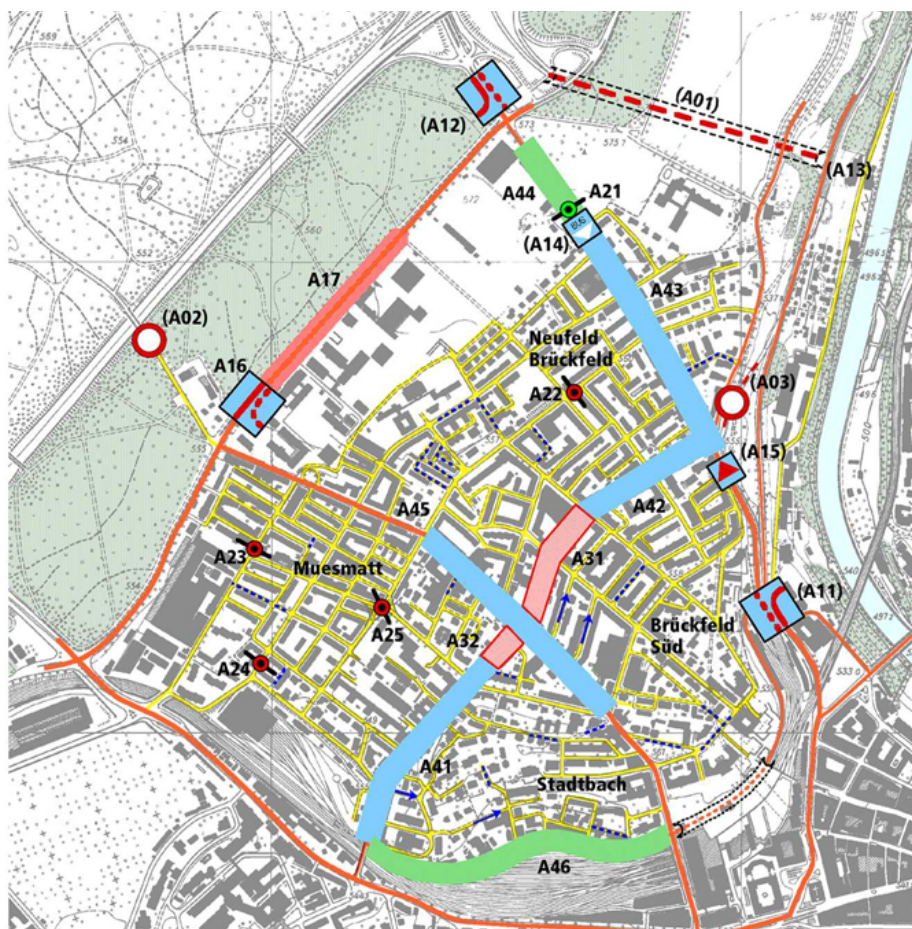
Il n'y a pas si longtemps, la Place fédérale était un parking et une autoroute urbaine était planifiée au cœur de la ville. Mais les nuisances de la circulation motorisée s'amplifiant, un renversement s'opère. Le concept de mobilité de la Ville de Berne de 1982 jette les bases d'une gestion maîtrisée des déplacements.

Celui-ci canalise la circulation motorisée sur des axes principaux et prévoit une réduction des vitesses à 30 km généralisée dans les quartiers. Le premier réseau cyclable à l'écart des axes principaux est posé. Et une mesure importante est décidée: l'introduction de zones bleues nécessitant des «macarons» uniquement disponibles pour les habitants. Toute autre personne stationnant à Berne doit passer au parcomètre (actuellement CHF 15.- par jour, tendance à la hausse). Cette avant-première à l'époque fait l'objet d'un bras de fer avec l'Office fédéral des routes avant de se répandre également dans d'autres villes. «C'est une clé de voûte de notre système de gestion de la mobilité», souligne l'élue responsable de la mobilité. En 1995, les lignes directrices s'affinent dans le cadre du concept de développement urbain «STEK». Une attention croissante est portée à la qualité d'aménagement des routes et des places. Les déplacements cycliste et piéton sont intégrés. De nombreuses zones accueillent la cohabitation entre piétons et cyclistes. Des zones de rencontre sont introduites au centre et dans les quartiers résidentiels, les premiers contresens cyclables sont autorisés.

Stratégie de mobilité actuelle

Basée sur une conception régionale des transports et de l'urbanisation (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK), elle vise la coordination du développement des transports et de l'urbanisation afin d'éviter les longs trajets inutiles. La priorité est clairement donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. Trois grands axes de gestion de la mobilité sont identifiés «vivables» (Formule des «3 V»: Verkehr Vermeiden, Verlagern, Verträglich):

- éviter l'augmentation de la circulation par des mesures préventives (gestion du stationnement, influence sur la localisation des activités, etc.);



Mesures d'accompagnement: bleu ciel, nouvelles zones 30; jaune, zones 30 et 20 existantes; rose, nouvelle zone 20; vert, 40 km/h; trait orange, voie à 50 km/h; carré bleu ciel, dosage; cercle rouge, fermeture. Auteur: ville de Berne.

- opérer un transfert modal en créant, améliorant et faisant connaître l'offre pour les modes doux et les transports publics tout en restreignant l'offre et l'accessibilité au centre et aux quartiers pour les véhicules motorisés;
- rendre la circulation «vivable» sur les tronçons où la présence automobile se justifie à travers des mesures favorisant la cohabitation (zones 30, zones de rencontres...).

L'exemple du quartier Länggasse

(les indications de couleur entre parenthèses se réfèrent au plan)

Le quartier d'habitation de la Länggasse, situé directement derrière la gare, comportait jusqu'il y a peu deux grands axes routiers.

Afin de décharger cette zone, un projet d'ensemble a été conçu comportant un tunnel pour canaliser la circulation (réalisation 2009, en traitillés rouges), et des mesures d'accompagnement modérant la circulation dans le quartier.

Les routes à 50 sont passées en zone 30 (en bleu clair). Une voie d'accès à travers la forêt a été fermée à la circulation motorisée, en faisant une «cycloroute» directe vers la périphérie (panneau rouge et blanc). Un système de bornes amovibles permet de moduler la circulation dans certaines zones (ouverture imprévisible si besoin aux heures de pointe). La Mittelstrasse, au cœur du quartier, est revalorisée en zone de rencontre (rouge clair). Un bémol que l'on pourrait formuler sont les trottoirs

marqués (ne serait-ce que de 3 cm) qui font que le tronçon garde un caractère routier, et ne fonctionne que partiellement comme place et comme centre de quartier. Globalement, l'espace destiné aux modes doux a significativement augmenté. La protection contre le bruit et la qualité de vie ont pu être nettement améliorées pour les habitants.

Les chiffres l'attestent, 100'000 des 135'00 habitants de la ville de Berne possèdent un vélo, 46% des ménages bernois sont sans voiture. La circulation motorisée est en diminution, 10% de moins entre 1980 et 2000.

Manon Giger
manon.giger@pro-velo.ch ■

Plus d'informations (en allemand):

www.neufeldzubringer.ch

www.laebigi-laenggass.ch

www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/fussgaenger

Le modèle bernois

Le jeudi 22 septembre, sous la conduite experte de Fritz Kobi, l'ancien ingénieur d'arrondissement de l'Office des Ponts et Chaussées du Canton de Berne et père du modèle bernois, les participants à cette demi-journée de visite ont eu l'occasion de voir et d'expérimenter les avantages du mo-

dèle bernois à Wabern (requalification de l'axe de transit en espace-rue avec suppression réussie du site propre tram), de Köniz (zone 30 sur un axe principal, sans passage piétons) et Brunnen - Westside (intégration d'un quartier et récupération d'espaces publics grâce au prolongement du tram).



Köniz la traversée de la chaussée par les piétons et les cyclistes est facilitée par la berme centrale. Photo: Alain Rouiller.

Prix Rue de l'Avenir 2011 pour la Ville de Berne

Pour fêter ses 30 ans, Rue de l'avenir a choisi la Ville de Berne qui poursuit depuis 30 ans une politique volontariste de mobilité durable, de qualité de vie en ville, de zones à vitesse limitée – zones de rencontre et zones 30 – de développement des transports publics et de dialogue avec les habitants.

Elle a rendu hommage à cet engagement en lui décernant pour la première fois le Prix Rue de l'avenir. Celui-ci a été remis à Regula Rytz (à droite sur la photo), chargée de la mobilité au sein de l'exécutif de la ville de Berne. Ce numéro sera l'occasion de revenir sur les lignes directrices qui ont guidé ces réalisations et certains principes originaux de la Ville de Berne.

En tant que Romande émigrée à Berne, Manon Giger, membre du comité (à gauche), a mis en évidence quelques impressions subjectives qui l'ont frappée lors de son arrivée dans la ville. Un petit inventaire, non exhaustif, allant de la lenteur respectueuse des Bernois aux chaises longues dans les parcs

publics, en passant par les travaux transformés en spectacle par des palissades avec fe-

nêtres, la zone de rencontre de la vieille ville ou encore la largeur des pistes cyclables.



Le comité de Rue de l'Avenir honore la politique des transports de la Ville de Berne pour son engagement et sa persévérance. Photo: Gilles Dahon.

Zones de rencontre «à la demande»

«Pour être efficaces et durables, les mesures doivent être peu coûteuses», explique Regula Rytz, directrice des travaux. En collaboration étroite avec les habitant-e-s, le système des zones de rencontre «à la demande» répond à ce critère et améliore significativement la qualité de vie des quartiers.

La Ville de Berne met à disposition annuellement un budget de 120'000.- pour ces mesures visant à donner la priorité aux piétons, et notamment aux enfants dans les quartiers résidentiels. Elle propose un éventail d'aménagements possibles, un déroulement du processus et effectue des contrôles. Les habitant-e-s font le reste. Cette démarche s'inscrit dans l'Agenda 21 local et dans le «Konzept für eine kinderge-rechte Stadt» datant de 1991 (concept pour une ville adaptée aux enfants).



Enfants: Le «kinder büro» (bureau des enfants) laisse des traces sur son passage. Ce service informe sur les possibilités d'aménagements adaptés aux enfants et soutient les personnes soucieuses de l'animation de leur quartier.

Un processus participatif structuré

La démarche commence par la prise de contact d'un noyau d'habitants avec les services de la Ville qui évaluent avec eux si la rue se prête. Les habitant-e-s du groupe de travail ont la charge de diffuser leur idée et de déposer une demande comportant les signatures d'au moins la moitié des habitant-e-s de la rue. La Ville formule alors un projet d'aménagement et le soumet à la Municipalité et au Canton. Lorsque le projet est retenu, les services municipaux se chargent de l'installation des éléments, de l'informa-

tion aux habitants et des contrôles. Des éléments comme des boîtes de jeux, des bancs ou des pots de fleurs peuvent être mis à disposition, à condition que les habitant-e-s prennent en charge leur entretien.

Une réalisation simple et souple

Les éléments d'aménagement sont simples, peu coûteux et clairement identifiables: portails d'entrée avec panneaux de signalisation, bacs à fleurs ronds, marquages au sol (chiffre 20, pieds verts et/ou surface hachurée marquant les jeux d'enfants). Le parage cycliste et automobile garde sa place. De façon générale, des tronçons courts (2-3 rues) entourés de zones 30, dont le bâti dense est en relation avec la rue, sont examinés. Une forte densité de familles, un trafic de moins de 100 véhicules/heure, l'absence de transit et de transports publics sont également des facteurs de succès de la modération à 20 km/heure dans les quartiers résidentiels.

Des mesures supplémentaires sont prises si les contrôles montrent que la vitesse reste trop élevée. La zone de rencontre peut également être levée lorsque les enfants grandissent.



Mesures légères: deux exemples de signalisations à l'entrée et à l'intérieur de la zone de rencontre. La Ville effectue également les contrôles de vitesse. Photos: Alain Rouiller.

Le concept est si flexible qu'il est même possible d'installer une zone de rencontre temporaire le temps d'une fête de quartier.

Compte rendu: Manon Giger

Contact Ville de Berne:

juerg.staeheli@bern.ch ■

Informations supplémentaires:

www.zonederencontre.ch et www.rue-avenir.ch

«Les zones de rencontre en Ville de Berne», Jürg Stähli, Route et trafic 4/2007

www.bern.ch/begegnungszonen (en allemand)

www.kinderbern.ch (en allemand)



Participation. L'initiative d'une zone de rencontre «à la demande» doit venir des habitant-e-s. Myrtha C. Picken a su convaincre sa rue et se réjouit de la sécurité gagnée. Photos: Gilles Dahon

L'Allemagne reste un exemple européen intéressant

Hélène Pretsch, qui travaille dans la section Mobilité de la Région Frankfurt-Rhein-Main, une fédération chargée de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale, a dressé le bilan de 30 ans d'engagement de l'Allemagne pour un nouvel espace-rue.

Dans les années 80, l'Allemagne a joué un rôle pionnier, avec des mesures très innovantes qui ont servi de modèle en Suisse. La bande polyvalente centrale réalisée en 1989 à Hennef a notamment inspiré les exemples issus du «modèle bernois». A cette époque, la plupart des villes d'Allemagne ont aussi mis en place des zones 30 étendues.

Plus de poids à la mobilité douce

En Allemagne comme en Suisse, la volonté est de promouvoir la mobilité douce. Si les déplacements à vélo sont bien pris en compte (programme national pour le vélo, Monsieur vélo), les déplacements à pied restent encore le parent pauvre. Hélène Pretsch regrette que l'Allemagne n'ait pas encore introduit la zone de rencontre, mais le pays dispose de deux outils intéressants: le signal «zone à circulation modérée», existant depuis 1980, qui limite la vitesse à 7km/h et donne la priorité aux piétons. Et une directive de 2006, qui inverse la logique de la conception de la rue en attribuant l'espace des bords vers le milieu, autrement dit en prenant d'abord en considération les piétons et les cyclistes.

Une évolution des pratiques

De manière générale, les études font apparaître une évolution des mentalités: la voi-

ture perd de son attrait comme symbole de statut social, le choix du mode de déplacement se fait de manière plus pragmatique et multimodale. La mobilité douce profite aussi de préoccupations à des échelles plus larges quant aux modes de vie, à la santé ou à l'environnement.

L'évolution des mentalités parmi les acteurs locaux et professionnels est aussi perceptible, avec des échanges sur les bonnes pratiques, et des réalisations qui dépassent souvent ce que la réglementation permet théoriquement. Hélène Pretsch est optimiste, «même si on n'a pas tout le soutien législatif souhaité, il y a une évolution de la société vers la mobilité douce».

Opernplatz à Duisburg, exemple de cohabitation avec une forte circulation

La présentation a permis de découvrir plusieurs exemples de réaménagements avec un recalibrage de l'espace et un principe de cohabitation, malgré des volumes de circulation importants. Parmi ceux-ci, l'exemple de l'Opernplatz, à Duisburg.

En 2003, les autorités de la ville ont lancé un concours d'idées en vue du réaménagement de places et d'axes routiers importants du centre-ville. Le réaménagement de l'Opernplatz et de la König-Heinrich-Platz,

achevé en 2007, a donné naissance à une très grande place au cœur de la ville.

Les différences de niveau entre la chaussée et les trottoirs ont été supprimées, les surfaces attribuées aux différents usagers sont différenciées par les revêtements. La Landfermannstrasse qui comptait entre quatre et six voies, n'en compte plus que deux, séparées par une bande polyvalente centrale.

A la hauteur de l'Opernplatz, un tronçon de 150 m est devenu un espace partagé. Les conducteurs et les cyclistes doivent rouler au pas (entre 4 et 7 km/h, selon la loi) et prêter une grande attention aux piétons, qui ont la priorité, mais ne doivent pas entraver inutilement la circulation motorisée. Dans la pratique, on n'est pas si loin de la zone de rencontre...

La ville tire aujourd'hui le bilan: «Il a fallu apprendre et s'habituer. La communication est indispensable. Ici, ça fonctionne». C'est aussi une des conclusions d'Hélène Pretsch, qui attribue le succès des réalisations à une alchimie de conditions, mélangeant étroitement acteurs impliqués, processus de projet, aménagement, communication et suivi.

Marie-Claire Pétremand,
mc.petremand@bluewin.ch ■



Place de l'Opéra de Duisburg, avant: 4-6 voies de circulation, 18'000 véh/j, séparation des trafics. Photo: ville de Duisburg.



Après: un espace partagé, vitesse limitée à 7km/h sur 150m avec priorité aux piétons, 14'000 véh/j. Photo: Jörg Thiemann-Linden.

Ashford: requalification urbaine et partage de l'espace public

La ville d'Ashford s'est lancée dans une vaste opération de requalification urbaine. Anne Jaluzot, ancienne cheffe de projets au sein de la CAB (commission architecture et environnement construit de la ville de Londres), a contribué à cette expérience et nous en a fait part lors de la journée Rue de l'Avenir.

Àu début des années 2000, le gouvernement britannique décide de faire de la ville d'Ashford, dans le Kent, un pôle de croissance. Située à une heure et demie de Londres, desservie par l'Eurostar depuis 2003, la ville connaît en effet une forte demande de logements, et on table sur un doublement de la population d'ici à l'horizon 2030 (+55'000 habitants).

Anticipant ces développements, les autorités locales optent pour une stratégie «mend before extend», à savoir régler les problèmes d'aménagement pré-existants avant le développement de nouveaux projets.

«Mend before extend»: repenser le centre-ville d'Ashford

Le problème le plus urgent est celui de la revitalisation du cœur historique et commercial de la ville, séparé des quartiers résidentiels par la «Ring Road», un boulevard périphérique de quatre voies. La coupure physique est flagrante, en raison d'une approche très sécuritaire des aménagements (cheminements piétons grillagés, ségrégation systématique des flux, etc.) ainsi que de la largeur de la route, et les échanges entre les deux rives sont quasi inexistants. Conséquence (entre autres) de cet aménagement, les commerces du centre-ville sont en fort déclin, un commerce sur deux étant fermé à la fin des années 1990.

Des champions de tous horizons

La requalification de la Ring Road est d'emblée menée avec la volonté d'en faire un projet pluridisciplinaire, imaginé par une équipe composée de spécialistes de tous les horizons (urbanisme, mobilité, paysage, environnement, art public...). Ces derniers sont appuyés par une équipe média et marketing pour la communication et l'information, les consultations publiques et même pour l'animation du site pendant les travaux. Un groupe de «champions du

projet», réunissant experts externes, élus et représentants des associations offre par ailleurs son regard sur les différentes étapes du projet, s'assurant de sa cohérence et du respect des principes fondateurs.

Art public et espace partagé: le renouveau de la Ring Road

Le projet découpe la Ring Road en une série de séquences, chacune avec un caractère distinct. Pour faciliter l'appropriation de l'espace par les habitants, des noms de rues sont donnés aux différents segments. La requalification est «classique» sur la première moitié de la route : les gabarits routiers sont réduits, les passages piétons se multiplient et sont sécurisés, le mobilier urbain est remplacé (lampadaires, bancs, etc.) ou supprimé (grillages et barrières) et les espaces publics sont végétalisés.

La deuxième séquence principale est un grand espace partagé, délimité uniquement par des différences de revêtement ainsi que certains éléments de mobilier urbain, en particulier des lampadaires conçus spécialement pour le projet.

Des éléments d'art urbain parsèment l'espace: une sculpture fait office de rond-point autour duquel les pavés forment un jeu de mosaïques, les anciens panneaux routiers se muent en installation le temps du chantier, l'écoulement des eaux de surface est matérialisé par des méandres entrelacés dans le revêtement (photo). Enfin, le projet intègre des matériaux nobles, d'extraction locale, qui, bien que coûteux à l'achat, ont une durabilité meilleure que des matériaux plus courants.

Le bilan

Une approche pluridisciplinaire, une démarche participative et itérative, une communication à l'échelle nationale: la démarche se voulait exemplaire. Cela n'a pas empêché certaines oppositions, notamment

de la part des associations de défense des personnes malvoyantes, jugeant que l'espace partagé n'offrait pas assez de garanties de sécurité. Plusieurs ateliers de travail ainsi que des visites post-installation ont toutefois permis d'améliorer la situation.

Quelques années plus tard, le bilan est très positif: le nombre d'accidents a fortement diminué, en particulier au droit de l'espace partagé, les habitants se sont réapproprié l'espace, et le centre-ville renaît malgré le contexte économique défavorable de ces dernières années.

Pour Anne Jaluzot, un cercle vertueux s'est mis en place grâce à ce projet: les automobilistes, poussés à la prudence par les aménagements, ont permis aux piétons de reprendre confiance dans la rue, forçant dès lors les automobilistes à maintenir leur vigilance. Un changement de paradigme encore trop souvent considéré comme inenvisageable sur un axe routier dit principal.

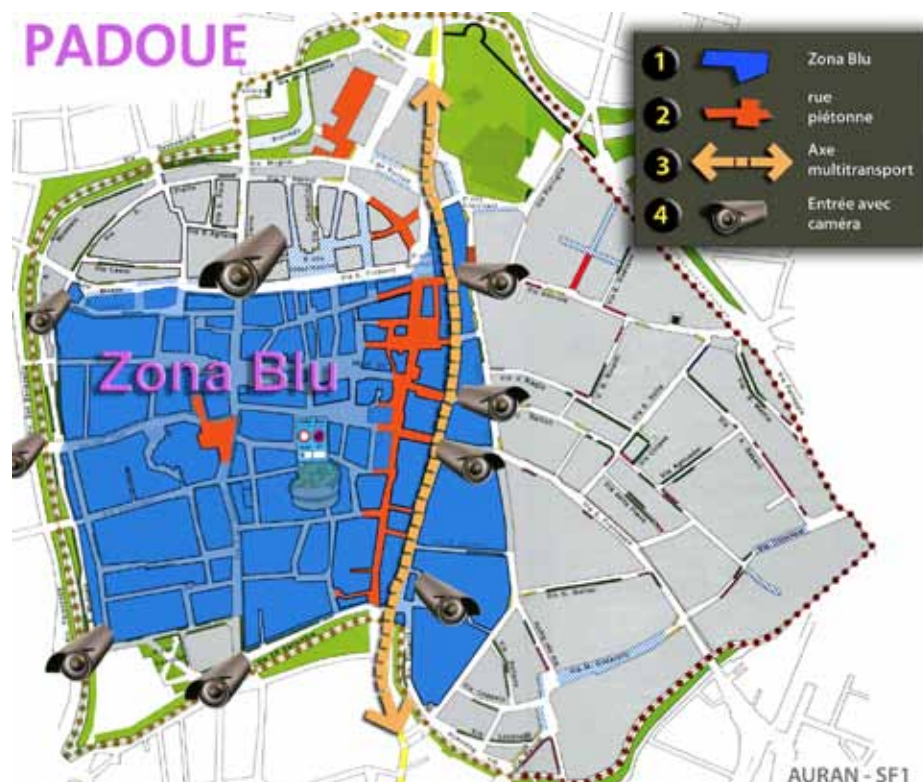
Fabien Roland, fb.roland@gmail.com ■



Espace partagé et art urbain: les méandres esquissés sur le trottoir servent à récolter les eaux de surface. Photo: Anne Jaluzot.

ZTL: une réglementation massivement adoptée par

En Italie, les stratégies de restriction d'accès automobile dans les centres-villes se traduisent par les Zones à trafic limité (ZTL), un dispositif permettant un accès aux seuls résidents, services urbains, transports publics, modes doux, ainsi qu'à certaines catégories d'usagers disposant de «permis d'accès». Une gestion basée sur la réglementation, qui n'est pas (toujours) équivalente aux péages urbains...



mesures complémentaires développées. Livourne, Parme, Padoue et Ferrare ont mis l'accent sur leur politique cyclable: Livourne est passée de 3% à 15% d'utilisation du vélo, tandis que Ferrare, ville cyclable depuis toujours (ses rues étroites offrent une configuration idéale à la pratique du vélo), ne se contente pas de rivaliser avec Copenhague (30% de part modale vélo), mais développe des itinéraires jusque dans les communes périphériques.

Il faut mentionner que les habitants des villes plébiscitent généralement les actions de leurs maires en matière de mobilité: Milan a accepté à 79% l'élargissement de sa ZTL, couplée à un développement des transports publics.

Effets pervers, et solutions...

Pourtant, les villes ayant introduit les ZTL connaissent parfois des effets indésirables. Le plus symptomatique est le report modal vers les deux-roues motorisés (ou «motorini»). Dans certaines villes, ces motorini représentent aujourd'hui jusqu'à 15% des déplacements.



ZTL de Padoue. Vigile contrôlant l'accès des «motorini» sur un axe piétonnier

L'apparition des ZTL en Italie

Les Zones à trafic limité (ZTL) ont été introduites en Italie en réaction à la pression croissante de l'automobile dans les centres-villes dès les années 1970-1980. Les pionnières en la matière sont des «villes d'art», Ferrare, Florence et Sienne, qui ont un intérêt patrimonial à prendre des mesures limitant les impacts de l'automobile sur leurs centres anciens afin de les protéger de la pollution atmosphérique. En 1999, un décret ministériel autorise l'installation de dispositifs de contrôle d'accès électroniques, donnant un coup d'accélérateur à l'introduction de nouvelles ZTL. Rome, Turin, Parme, Pise se dotent de tels dispositifs, tandis que Milan et Bologne expérimentent un système de péage urbain et que Gênes se lance dans les «crédits de mobilité».

Les ZTL en pratique

La plupart des ZTL sont de nos jours contrôlées par des outils télématiques: les portes d'accès au périmètre ZTL sont équipées de caméras permettant de relever le numéro des plaques des véhicules entrant dans la zone. Ces numéros sont ensuite confrontés à une base de données informatisée recensant les ayant droits.

En Italie, la gestion de la mobilité urbaine est laissée au pouvoir des municipalités. Chaque commune est ainsi libre de définir le périmètre de la ZTL, les conditions d'accès, la tarification éventuelle des laissez-passer ou les plages horaires d'utilisation.

Un corollaire de cette liberté d'action en matière de mise en œuvre: l'efficacité et les conséquences des ZTL varient entre les villes et dépendent très fortement des

les villes italiennes



ZTL de Modène. Axe principal de la ZTL, un samedi après-midi. Photos: Alain Rouiller.

ments. Parme et Pise ont connu ce report, et en sont venues à interdire tout stationnement de ces engins sur les trottoirs, et à proposer du stationnement gratuit aux entrées des ZTL. Cette mesure est efficace, puisqu'un report sur le vélo a été observé. Mais le recours aux deux-roues motorisés a réduit les espoirs de report modal vers les transports publics. Celui-ci n'a pas eu lieu, souvent faute d'un renforcement de l'attractivité de ces derniers. Par ailleurs, à en croire la réaction de certains opposants, un report de destination a parfois été observé, surtout pour les déplacements liés aux achats, qui s'orientent vers les zones suburbaines où aucun contrôle particulier de la mobilité n'a été mis en œuvre.

La mise en place de ZTL s'accompagne souvent d'efforts importants des municipalités pour faire face aux campagnes d'oppositions systématiques alimentées par les commerçants. Parfois, les règles de contrôle voulues par le système ZTL s'affaiblissent pour minimiser ces oppositions. Par exemple, l'augmentation des ayant droits - voire des passe-droits - réduit les possibilités de contenir le trafic au niveau espéré. L'assouplissement de la réglementation issue de ces négociations reste parfois une solution acceptable, comme à Bologne, où l'accès automobile est libre le samedi.

La fiabilité technologique du système électronique de contrôle permet de limiter les risques de fraude, puisqu'il n'est plus nécessaire d'exercer un contrôle policier qui s'avère

souvent lacunaire faute de ressources ou de volonté politique. Le dispositif implique en revanche une certaine lourdeur pour les ayant droits occasionnels (clients d'hôtels par exemple), ces derniers devant s'annoncer par avance auprès des services municipaux.

Quid de l'efficacité économique des ZTL? Alberto Croce, ancien responsable de la mobilité à Ferrare, nous indique que les coûts de mise en œuvre, de gestion et d'exploitation du système de contrôle d'accès sont réduits par rapport aux bénéfices réalisés. En effet, même si les recettes liées aux infractions baissent avec le temps, elles restent suffisantes (4 millions d'euros par an à Turin!) pour couvrir les frais engendrés. Les amendes sont donc toujours «utiles» au système, ce qui peut être critiquable...

Réaménagement des centres

Limiter la circulation automobile grâce à la ZTL permet de dégager de l'espace pour d'autres usages. Une stratégie complémentaire d'affectation de ces espaces au profit des piétons, cyclistes et transports publics

est essentielle. Le réaménagement des espaces publics est certes coûteux, mais une approche coordonnée d'aménagement et de réglementation semble la clé du succès.

Julie Barbey, julie@geographis.ch ■

Pour aller plus loin:

Dossier sur www.rue-avenir.ch => Journée 2011.

Projet Democrites: www.democritos.ipacv.ro

Zones environnementales: www.lowemissionzones.eu



ZTL de Ferrare: capitale de la mobilité douce en Italie et modèle de cohabitation piétons-cyclistes.

Restrictions d'accès: variantes

Plusieurs projets de restriction d'accès à l'automobile ont vu le jour ces derniers temps, dont les ZTL. Parmi les autres dispositifs mis en œuvre, on peut notamment citer:

- le péage urbain, tel qu'appliqué à Londres ou à Stockholm: chacun est libre d'accéder au centre-ville, moyennant le paiement d'une taxe d'entrée;
- la vignette environnementale, mise en œuvre notamment à Berlin: l'accès au centre-ville est autorisé à tous les véhicules munis d'une vignette dont le prix dépend de la qualité écologique du véhicule;
- la circulation alternée, appliquée le plus souvent à titre exceptionnel (Athènes, Bruxelles): la circulation en ville est autorisée en alternance entre les véhicules munis de plaques d'immatriculation à numéros pairs ou impairs.

Avec l'évolution des outils télématiques à disposition, des solutions hybrides sont de plus envisageables. La plus prometteuse pourrait être celle développée par le projet Democrites: un crédit de mobilité, analogue aux crédits carbone, et couplée avec la ZTL à Gênes. Ce crédit est offert gratuitement aux habitants pour une période donnée; une utilisation excessive du transport motorisé se traduit par un dépassement du crédit et par le paiement du volume excédentaire «consommé». Rue de l'Avenir reviendra sur ce projet européen, dont les résultats viennent d'être publiés.

Nantes – ville écomobile

Première ville de France à avoir réintroduit le tramway dans les années 1980, Nantes est à la tête d'un ambitieux programme de requalification urbaine. Sous l'appellation «Nantes 2030», la métropole nantaise cherche en effet à penser l'avenir de son territoire.



circulations selon une échelle de priorités: d'abord les piétons, puis les cyclistes, suivis des transports publics et de la voiture. Ce n'est pas pour rien que Nantes fait figure, avec Strasbourg, de ville exemplaire en matière de mobilité durable.

En effet, les ambitions nantaises ne se limitent pas à des réflexions générales et des plans pour le futur: de très nombreuses interventions ont déjà été réalisées ou sont en cours.

Le renouveau des bords de Loire

Le passé maritime de la ville est encore très présent. Bordée par la Loire, l'Île de Nantes était, par exemple, un secteur portuaire et industriel abritant notamment les anciens chantiers navals de la ville. Il a récemment connu une profonde métamorphose: nouveaux logements, emplois, commerces, espaces culturels et de loisirs, etc. tout en maintenant certains bâtiments emblématiques du lieu. Les berges de la Loire ont été réaménagés en promenade urbaine pour les piétons et les cyclistes, et le quartier est desservi par des lignes de tramway et de BHNS. Deux nouveaux ponts équipés de pistes cyclables complètent le réseau de déplacements en reliant les deux rives de la Loire.

Quels facteurs influencent la sécurité sur les traversées?

L'agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise (AURAN) – son directeur de projets Yan Le Gal était présent à Berne – pilote cette démarche, qui se veut fortement participative: chacun peut proposer une contribution sur une série de «questions pour l'avenir» ayant trait aux différentes dimensions de l'aménagement du territoire (économie, environnement, lien social, loisirs, etc.).

La philosophie de «Nantes 2030» s'inscrit dans une vision urbaine «durable», au service des habitants, selon les principes du développement durable: développement et densification de l'habitat en centre-ville, reconversion des friches industrielles, valorisation du patrimoine historique et culturel, promotion des mobilités douces et des transports publics, etc. En ce qui concerne l'aménagement de l'espace public, Yan Le Gal propose une vision planificatrice des



Place Graslin avant...



et après. Crédit: photo avant Alain Rouiller; montage après et plan: AURAN

Un centre-ville apaisé dès 2012

Plusieurs projets s'inspirent d'expériences menées avec succès dans d'autres villes européennes, en les adaptant au contexte et aux problématiques locales. La ville généralise par exemple ses zones 30 sur la base d'une approche «à la bernoise» d'une ville 50/30 (l'extension des zones 30 dans les quartiers et le 50 km/h réservé aux axes principaux). La surface de zones 30 atteindra plus de 800 ha en 2012. La ville s'inspire également des expériences italiennes en matière de ZTL (cf. pages 8 et 9) dans le cadre d'un vaste programme de requalification du centre-ville appelé «Cœur d'agglomération». Les ZTL nantaises seront ouvertes aux piétons, cyclistes et transports en commun. Pour les transports individuels, l'accès sera limité à certains ayant droits (riverains, livraisons, véhicules d'urgence...). Contrairement à la plupart des ZTL italiennes, l'accès ne sera pas contrôlé électroniquement. Toujours dans le cadre du «Cœur d'agglomération», les aires piétonnes du centre-ville s'étendent et des rues et places emblématiques de la ville, qui avaient été sacrifiées à l'automobile, sont réaménagées en faveur des «flâneurs» du centre-ville. Après le succès rencontré avec la place Royale, Nantes va métamorphoser – le mot n'est pas trop fort – la place Graslin, autre lieu emblématique, en une zone favorisant la mobilité douce et le «séjour» des passants et des visiteurs des commerces, cela sans supprimer complètement la circulation.

Enfin, plusieurs actions fortes sont prises en faveur des cyclistes: création d'itinéraires en site propre, généralisation des contresens cyclables dans les zones 30, stations VLS («bicloo»), création de nouveaux espaces de stationnement, y compris dans les parkings publics du centre-ville. L'objectif est ambitieux, la ville souhaitant doubler la part modale du vélo pour atteindre 15% d'ici à 2015. En s'inspirant des réussites d'ailleurs, en alliant à la fois les mesures de réglementation et les mesures d'aménagement, l'ambitieux programme du renouveau nantais remet le piéton au cœur de la ville et préfigure l'urbanisme de demain.

Fabien Roland, fb.roland@gmail.com ■



Hier: neuf voies de circulation 44'000 v/j, 50 km/h (photo en haut à droite)

Aujourd'hui (jusqu'à fin 2011): deux voies de circulation + voie bus, zone 30, environ 20'000 v/j, sans compensation routière (photo ci-dessus)

Demain 2012: zone à trafic limité (ZTL) accessible aux modes écomobiles (piétons, cyclistes et transports publics) + ayant droits. Crédit photos: Ville de Nantes et AURAN.

De l'autoroute urbaine à la ZTL

Le Cours des 50 Otages illustre parfaitement l'évolution des priorités dans l'affectation de l'espace public à Nantes. Ancien bras d'un affluent de la Loire, cet espace a été remblayé dans les années 1960 pour faire place à un axe routier entièrement dédié à l'automobile. Une première requalification est menée dans les années 1980 avec le retour du tram: les transports publics sont désormais prioritaires sur cet axe. Troisième étape, dès 2012, le Cours des 50 Otages devient une ZTL «à la nantaise» qui attribue l'espace public aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. Tout un symbole...

Code de la Rue: Belgique, France – et Suisse?

Le «Code de la Rue» belge est entré en vigueur en 2004. Cette démarche innovante, associant des acteurs très divers avec une forte implication des associations, a déjà fait école en France. Rue de l'Avenir a le projet d'initier une telle démarche pour la Suisse. Isabelle Janssens, de l'Institut belge pour la sécurité routière, était invitée à présenter l'expérience belge.

Code de la route - Code de la Rue

Le «Code de la Rue» avait pour objectif premier la sécurité routière, avec un principe: «permettre à chaque usager de se déplacer en toute sécurité, quel que soit son mode de déplacement et ses capacités». L'objectif s'inscrivait dans une approche plus large, basée sur un constat: le code de la route a été conçu d'abord pour la circulation automobile, tous les autres usagers s'y trouvent subordonnés. Il s'agissait ainsi «d'ouvrir le code à d'autres problématiques que la fluidité de la circulation motorisée», et d'y prendre en compte les multiples fonctions de la rue, espace de circulation mais aussi espace de vie sociale.

Une démarche de concertation

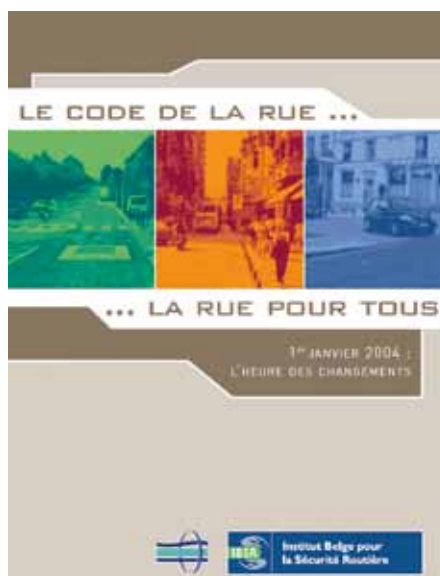
Un des grands intérêts de cette démarche est qu'elle ne s'est pas faite en vase clos. Elle a impliqué de multiples acteurs, ce qui a permis d'exploiter et de mettre en synergie l'expérience de terrain, l'expertise professionnelle et les relais institutionnels à divers niveaux. En Belgique comme en France, les milieux associatifs ont joué un rôle d'impulsion et se sont fortement impliqués tout au long de la démarche.

Des mesures «sur mesure»

C'est dans le cadre du «Code de la Rue» que la Belgique, suivie par la France en 2008, a notamment adopté la zone de rencontre, ainsi que la systématisation du contresens cyclable dans les rues à sens unique. La démarche ne comporte pas pour autant de catalogue de mesures types, et malgré l'intitulé, elle ne suppose pas l'élaboration d'un nouveau code. Il s'agit d'examiner dans chaque cas ce qu'il serait pertinent de rajouter ou d'adapter en partant des spécificités de la réglementation nationale, et en tenant compte de la culture du pays.

Renforcement du principe de prudence

Outre des dispositions concrètes, la Belgique a ancré dans le code une «valeur sociétale très importante» en renforçant le principe de prudence. Ce principe, qui figure



dans la Convention de Vienne depuis 1993 mais sous une formulation très générale, engage désormais de manière systématique et explicite, dans le code belge, la responsabilité de l'usager le plus fort par rapport à l'usager le plus faible.

En Suisse aussi?

Au travers de la concertation et du travail de communication qui accompagne la démarche, le Code de la Rue a le grand mérite d'amener sur la place publique des questions qui concernent tout un chacun au quotidien, mais sortent rarement des cercles d'initiés. En Suisse, les travaux de révision en cours de textes législatifs importants qui régissent les comportements des usagers, l'usage de la rue et son aménagement constituent une très bonne opportunité d'engager une démarche «Code de la Rue». Cela d'autant plus qu'une étape ultérieure du projet VERVE devrait porter sur des dispositions relatives à la mobilité douce.

Initier la réflexion dès maintenant

En quoi une démarche «Code de la Rue» présente-t-elle un intérêt pour la Suisse? Quelles pourraient être les mesures pertinentes à introduire dans la loi? Rue de l'Avenir propose d'initier la réflexion sur ces questions en lançant une démarche en quatre temps, dont le premier sera de réunir les associations et organismes intéressés pour procéder à un premier état des lieux et définir des principes qui pourraient être à la base d'un éventail de propositions. A suivre, tout prochainement.

Dominique von der Mühl, dominique.vondermuehl@epfl.ch

Document de travail Rue de l'Avenir, téléchargeable sur www.rue-avenir.ch. Code de la rue en Belgique: voir aussi bulletin 1/2011.