

Petit Compte rendu
de la journée des 40 ans de Rue de l'Avenir suisse intitulée
« De la rue résidentielle à la ville apaisée,
regards croisés sur un changement sociétal »

Représentantes Rue de l'Avenir (France) à cette manifestation à Bulle et à Fribourg :
Anne de Beaumont et Marie Prémartin

Pré-journée à Bulle : le 30 septembre de 17h à 20h

Était organisée en avant-première de la journée anniversaire, une visite de terrain à Bulle dans le canton de Fribourg (à une trentaine de km au sud de Fribourg) suivie d'un débat avec la participation de nombreux représentants de différents cantons suisses.

La visite qui rassemblait une trentaine de personnes a été introduite par les élus de la ville notamment Nicolas pasquier conseiller communal voirie, puis commentée par l'ingénieur voirie Cédric Jungo.

Bulle bénéficie d'un développement assez important car d'une part elle est desservie par l'autoroute A12 (Vevey Berne via Fribourg) et a fait l'objet en outre d'un contournement de l'agglomération en 2009. » D'où l'importance de « traiter » les voiries internes pour éviter le transit et apaiser la circulation, néanmoins le trafic est encore assez élevé sur certaines voiries (plus de 12 000 veh/j). Ils ont ainsi créé une zone 30 avec des chaussées resserrées (5,60M + bordure chanfreinée de 30cm pour permettre les croisements à vitesse lente des bus et PL) sur une partie de la voie à trafic élevé (12 000 veh/j) et prévoient d'élargir la zone en 2024. Les vitesses constatées sont un peu au-dessus de 30 km/h, mais ont sensiblement baissé. Ils ont également supprimé le carrefour giratoire pour le remplacer par une priorité à droite (ce qui peut paraître étonnant mais ils expliquent que c'est plus favorable aux piétons et 2 roues). Les 2 roues sont censés dans la zone 30, circuler sur la chaussée, mais à l'heure où nous étions, nous avons vu assez peu de cyclistes. Hors des zones 30, les trottoirs peuvent être partagés avec les piétons mais sans marquage pour éviter les circulations rapides des vélos.

Il semble qu'il y ait encore une forte motorisation à Bulle avec beaucoup de stationnement, d'où la volonté de réduire progressivement l'offre de stationnement mais c'est un sujet « délicat » notamment vis à vis des commerçants. Or il y a un enjeu important à maîtriser le trafic car ils ont encore beaucoup de terrains constructibles et une vaste opération autour de la gare CFF de Bulle totalement en travaux pour l'agrandir et permettre d'accueillir plus de trains.

Ils testent d'autres profils de chaussées selon le type de voirie : 4,80 avec des cunettes pavées de 40cm, ou même en voirie de desserte 4,40m.

A noter qu'ils font un suivi précis et mesuré de leurs aménagements pour en tirer des enseignements pour les chantiers ultérieurs.

Le débat a réuni une dizaine d'intervenants de différents cantons : de Berne, du Valais, de Vaud, de Fribourg, de Genève et on a pu remarquer des différences de « maturité » entre eux, avec notamment des freins réglementaires souvent forts, liés à des lois cantonales anciennes qui imposent des normes et des impossibilités de financer certains travaux par les cantons, ce qui évidemment rend difficile des changements ! Est intervenu un ancien chef d'arrondissement du

canton de Berne (Fritz Kobi) considéré par certains, comme leur « maître » puisque Berne a été précurseur dans la mise en place des zones de rencontre et zones 30, il y a quelques années.

Ainsi Berne a été un canton en pointe mais semble s'endormir un peu, le canton de Fribourg semble assez dynamique sur ces sujets avec la création d'un programme de traitement des traversées d'agglomération (Valtraloc), le Valais semble avoir la volonté de s'y mettre, le canton de Genève est frileux et celui de Vaud n'a pas de compétence en agglomération.

Dans le canton de Vaud notamment, le travail se fait en lien avec une commission espace public, et notamment avec des professionnels de santé. Tous ont insisté sur l'aspect fondamental de commissions interdisciplinaires pour ne plus travailler en silos.

A été souligné l'importance de la volonté politique, la compétence des techniciens, la pluridisciplinarité et le retour d'expériences, pour faire avancer les changements de pratiques.

Une question intéressante d'une technicienne de BE : il est important que les voiries ne soient pas trop larges, car ça empiète sur l'espace disponible pour planter sur le bord de l'axe, cf îlots de fraîcheur en ville.

Ils ont souligné l'intérêt sur certains territoires du rajeunissement des élus et techniciens mobilité, ce qui contribue fortement à une évolution positive vers la ville apaisée.

Ils connaissent des difficultés de recrutement ! pas assez de techniciens mobilité compétents !

A noter et ça se confirmera le lendemain, l'importance du facteur « Bruit » pour mettre en place des zones 30 (a minima la nuit) afin de réduire le bruit, et c'est souvent cela qui déclenche une zone 30 (c'est lié à une obligation réglementaire de réduction des populations soumises à de trop fort bruit.) Cette réglementation a un fort impact pour la réduction des vitesses et la généralisation du 30 en ville. Et à Lausanne, cette mise à 30 la nuit a contribué à satisfaire beaucoup de riverains.

38^{ième} Journée d'étude le 1^{er} octobre de 9h à 18h :

Voir programme joint, les ppt devraient également être mis en ligne sur le site de RdA Suisse rapidement.

Nous vous les conseillons, dont notamment celle de David Sim du BE danois Gehl Architects.

Un beau succès avec une centaine de participants.

De nombreuses présentations d'exemples et témoignages très intéressants se sont ainsi succédés après une intro historique et une table-ronde un peu plus « politique » sur le canton de Fribourg, et avant une visite commentée en fin d'après-midi à Fribourg et un apéro d'anniversaire dans une petite rue « piétonnisée ».

Ainsi Hans Kaspar Schiesser a rappelé que la zone de rencontre a été « inventée » en 1997. Auparavant il a relaté une expérience intéressante réalisée en 2004 dans une université en Arizona, qui a montré que pour convaincre d'un changement d'attitude, le plus efficace était : de faire savoir que les voisins le faisaient déjà ! information plus efficace que les arguments environnementaux, que la responsabilité vis-à-vis des générations futures ou que les économies financières potentielles ! *A méditer ! (d'où l'importance d'actions de capitalisation d'expériences et d'information, cf action de RdA, c'est d'ailleurs ce que j'ai indiqué lors des remerciements à RdA suisse) . Il a aussi insisté sur l'intérêt de la bascule permise par des voyages d'études avec les commerçants, les élus, les techniciens et la presse. « D'adversaires, ils deviennent intimes »*

Ensuite les conseillers de la ville de Fribourg et du Canton ont expliqué à la fois, leur volonté de travailler à la modération de la circulation et à développer les mobilités actives, mais ont signalé qu'il y avait beaucoup à faire car Fribourg est un canton rural, et donc des difficultés et des choses à faire changer : par ex : plafonner la défiscalisation des frais de déplacement (qui aujourd'hui favorise la voiture individuelle) ; mais également accorder une densification si et seulement si il y a une offre en TC pour un habitat durable ; Ils ont pointé l'importance de la planification qui vise à doubler la part modale du rail dans les 30 ans à venir.

L'élue de Bulle a rappelé qu'ils attendaient de 2 à 3000 habitants supplémentaires à la gare de Bulle dans les 5 ans à venir. Et il a pointé le pb du stationnement : à Bulle 34 000 places de stationnement pour 38 000 habitants ☹️

L'élue à l'urbanisme de Fribourg a indiqué que la ville était très minérale et dense et qu'il fallait aussi créer du vide, elle a également pointé que l'espace participait à l'éducation, et à former les comportements pour le respect de tous. Elle a aussi précisé que si les habitants tenaient souvent à leur place de parking, ils devenaient aussi plus sensibles quand il s'agissait de rendre de l'espace public aux enfants ou petits-enfants.

L'élue à la voirie/TC (Pierre Olivier Nobs) de Fribourg a expliqué sa stratégie : commencer là où c'est assez facile (ex créer des bandes cyclables là où c'est facile) puis poursuivre régulièrement (bandes cyclables en enlevant quelques places de parking ...). Il s'est appuyé sur la théorie qu'un « marché bascule à 26% de clients » ! Il faut donc rajouter des gens à vélo pour que le vélo soit crédible et attractif. Il pense également qu'il faut profiter du momentum actuel (post Covid) pour avancer vite. Il regrette qu'il soit aussi difficile de quantifier les circulations des cycles et des piétons ...

Il indique que l'objectif de la ville est de mettre 75% des rues à 30km/h dans les années à venir pour notamment respecter les valeurs limites de bruit. Il pointe également l'intérêt des aménagements éphémères pour faire avancer les idées. Lors du déjeuner, il a parlé de sa préoccupation de répondre à la demande des jeunes d'agir maintenant, car ils ne veulent plus attendre !

Les maîtres mots pour ces élus : Persévérance, ténacité, politique de stationnement volontariste, communication et dialogue.

L'élue cantonal Jean François Steiert a expliqué sa « stratégie » concernant les demandes de constructions/modification d'infrastructures : 60 communes demandent des infrastructures, dont 7 des contournements prévus par le Grand Conseil. Ils ont dû proposer une planification/hiérarchisation avec : sur les 7 contournement demandés, 3 ont été jugés prioritaires, 3 non prioritaires et cela en fonction des réductions attendues d'exposition au bruit. Et 1 contournement abandonné (en promettant d'aider à rénover l'assainissement et à réduire le bruit sur l'axe actuel).

On mesure ainsi l'importance des aides financières ou non (en général le canton n'apporte pas d'aides financières à la réfection de l'assainissement en voie existante) et également l'importance accordé au pb du bruit. Il y a en effet un texte qui impose aux CL d'agir sur le bruit : en traitant en priorité le bruit à la source, et en allant éventuellement jusqu'à l'isolation de façades : 1) les véhicules, pas de compétences en terme de construction automobile, 2) possibilité de réduction par le revêtement absorbant des chaussées, mais c'est cher et durée de vie faible, 3) réduire les vitesses à 30 notamment la nuit, ... Avec ces mesures de limitations de vitesse, ils observent une baisse sensible des expositions au bruit et les CL peuvent ensuite demander des allègements (des dérogations) au canton en montrant ainsi qu'ils ont agi, pour éviter les sanctions financières.

Commentaires personnels : séquence avec les élus très intéressantes et franches, on note également qu'ils ont à cœur de faire ce qu'ils ont promis (donc peut-être moins de promesses et plus d'actes ☺)

Ensuite une série de présentation d'exemples :

Berne : des zones de rencontre étendues aux quartiers : en 2021 création de la 150 -ème zone de rencontre ! avec uniquement du marquage au sol et des panneaux et la Mairie met à disposition des habitants, un catalogue de mobilier urbain à choisir par les habitants (bancs, « parklets », pop ups, ...). Ils prévoient de baisser encore les vitesses pour aller vers des zones de rencontre à 20 Km/h. Ils travaillent en atelier avec les habitants et utilisent la période d'été (les 3 mois) pour tester la suppression de places de parking par exemple. Les deux années suivant la première installation, ils adaptent avec des compléments ponctuels.

Ils appellent ces ZR, des « oasis de bien être ». *Concept peut-être plus parlant et plus désirable ?*

Delémont dans le canton du Jura : un processus participatif pour créer les zones de rencontre. Ils ont établi un nouveau plan d'aménagement en 2017 d'une vision à 2030 pour cette ville et la dynamisation de son centre, agréable à vivre, en agissant sur les espaces publics, les équipements ...

Atelier OLGA : un BE qui pratique la co construction/médiation avec les habitants, pour les espaces publics. Exemples très intéressants et inspirants

Lausanne : présentation de la politique d'ensemble par une élue de la ville Florence Germond.

L'élue a expliqué qu'elle avait « seulement » réussi à créer des zones à 30km/h la nuit, en application de la réglementation, mais que pour le moment elle ne peut pas aller plus loin compte tenu des règlements cantonaux ! Mais c'est une mesure de santé publique très appréciée (avec 90 % favorables). Elle attend impatiemment une révision de la politique cantonale qui date un peu ... ! Elle déplore la lourdeur des procédures administratives qui font qu'il faudrait 25 ans pour apaiser toute la ville !

Elle donne des chiffres intéressants sur le trafic mais aussi sur les circulations piétonnes et cyclistes, et souligne combien il est important de quantifier les choses, d'avoir un observatoire de la mobilité.

Elle se félicite du soutien de la population très demandeuse (pétitions ...il y aura plus tard la remise du prix RDA 2021 à l'ancienne présidente d'une association qui s'est battue pendant 4 ans pour obtenir la réduction à 30km/h la nuit de « sa » rue). Ce soutien est indispensable au portage politique.

Elle indique qu'il faut continuer à adapter les aménagements après les avoir réalisés, c'est indispensable pour qu'ils répondent bien aux usages.

Le 30km/h de nuit (22h/6h), que des retours positifs, 33 000 riverains concernés, 610 panneaux, coût seulement 300 000 FS pour 600 kms de réseaux traités !

Il y a également beaucoup trop de places de parking.

Canton du Valais :

Ils viennent de définir une nouvelle politique et vont passer maintenant à l'action en traitant quelques traversées de commune.

En début d'après-midi, Alain Rouiller a fait un tour d'horizon des avancées sur la ville 30 en Europe

et ailleurs (cf sa présentation intéressante qui sera disponible sur le site). Et il montre que finalement en matière de villes à 30km/h ce n'est pas la Suisse qui est en tête (Fribourg devrait être bientôt à 75% à 30km/h) ! mais l'Espagne, et que les villes françaises ne sont pas en reste (ex Paris bien sûr, mais aussi celles qui ont précédé !) et il conclut que le changement sociétal est une CHANC(G)E !

Quelques rappels d'information précieux : Les Nations Unies ont déclaré le 30 août 2020, comme cause mondiale, l'amélioration de la sécurité routière avec une campagne sur le 30 à l'heure. Et une déclaration de Stockholm en février 2020, devant 1700 délégués, prônant le 30 mondial.

Aux Pays Bas, pour lutter contre le transit parasite, ils ont réalisé des rétrécissements à une voie et instauré 45 secondes d'attente entre deux véhicules.

A Graz (Autriche), la ville 30 s'est réalisée SANS aménagement, seulement de l'information et du contrôle avec un budget de 385 000 euros.

Remise de prix RDA 2021 et du prix Spécial International :

Le prix international est remis à la ville de Bilbao pour sa politique à 30km/h sur 100% de ses rues et ville classée « amie des piétons » avec 64% de piétons avec l'intervention d'un élu en visio avec traduction simultanée ! L'élu était très content bien sûr ! Ils ont même installé de la « mobilité verticale » avec 50 ascenseurs et 20 escaliers mécaniques.

Par ailleurs, le prix RDA 2021 a été remis à l'ancienne présidente d'une association de Lausanne pour sa ténacité à réclamer une limitation à 30km/h (pour le moment) de nuit mais elle constate déjà une réduction de 80% des pics de bruit !

Intervention de David Sim de GEHL Architects BE danois sur la SOFT CITY

Exposé illustré par de nombreuses photos exemples, très intéressant.

Parmi ses réflexions, une citation « *Une ville des minutes ou une ville des instants ?* »

Séquence d'échanges avec le public : un peu raccourcie car il y a eu un petit dérapage horaire, mais questions réponses intéressantes avec les élus et/ou intervenants.

Question sur la place des femmes dans l'espace public posée par Anne, et réponse très intéressante, indiquant que celles qu'il fallait absolument interroger/consulter dans la production des aménagements, c'étaient les femmes car elles avaient une vision beaucoup complète des usages et usagers !

Visite de terrain à Fribourg sur différentes zones de rencontres, requalification et piétonisation :

exemples très intéressants montrant la volonté et l'expérience de la ville sur ces sujets et la très bonne synergie/confiance élu/techniciens.

Apéro anniversaire dans une petite rue piétonnisée pour l'occasion : témoignage d'un représentant des commerçants sur l'intérêt de ces démarches de modération de la circulation. Prise de parole rapide du président de RDA Suisse Yves Delacretaz. Petit message de remerciement de RDA France 😊 pour saluer l'immense travail de RDA suisse !

A NOTER que RDA suisse a créé un site de 3000 photos sur Ville 30 / Zones de rencontre avec photos libres de droit. Très intéressant à consulter et utiliser (Anne a fait un petit PP avec ces photos pour son RV de samedi 2 octobre avec Mairie de St Etienne sur la ville 30 et Baromètre). A noter également la forte proportion de professionnels de l'aménagement et de la mobilité qui sont adhérents à RDA Suisse (beaucoup de BE, techniciens, architectes ...)