

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

1/86 3ème année

Rue de l'Avenir

pro  jeunesse



Groupements représentés

Association suisse des transports, AST.

Pro Juventute.

Institut suisse de la Vie, ISV.

Société d'Art public GE et FR.

Image de la cité VS.

Association Droits du piéton, ADP.

Groupe de travail "la rue" de

l'EPFL.

Rédacteur responsable et coordination romande :

Alain Rouiller, AST, 16 rue des Chaudronniers, 1204 Genève, tél. 022 29 68 01.

secrétariat du GCR :

Bernard Vaney, Pro Juventute, Galerie St François B, 1003 Lausanne, tél : 021 23 50 91.

Centre de documentation et appui technique :

Groupe de travail "la rue" de l'EPFL, 14 av. de l'Eglise-Anglaise, 1006 Lausanne. Contacts : Lydia Bonanomi, tél : 021 47 32 95.

Contacts Locaux

Genève :

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

Fribourg :

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

Jura :

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

Neuchâtel :

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

Valais :

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

Vaud :

Olivier Neuhaus, AST, 16, ch. de Montelly, 1007 Lausanne, tél : 021 24 86 54.

tirage : 2500.

ANNEE EUROPEENNE DE LA SECURITE ROUTIERE

En Europe, chaque année une ville de la taille de Lugano serait rayée de la carte si toutes les victimes d'un accident de la route provenaient d'une même localité.

En effet, dans les 19 pays de la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports), toutes les minutes un peu moins de quatre personnes sont victimes d'un accident de la route, toutes les heures, huit personnes décèdent des suites d'un de ces accidents.

Cette véritable hécatombe de près de deux millions d'accidentés par année, dont 70 000 tués, a conduit les gouvernements européens à déclarer 1986

année européenne de la sécurité routière

En Suisse 30 874 personnes ont été blessées en 1984 et 1907 tuées à la suite d'un accident de la circulation. C'est trop. Beaucoup trop.

Les coûts économiques directs résultant d'accidents de la circulation sont également considérables. W. Wittmann les évalue à environ 500 millions de francs par année pour la Suisse; sans parler des coûts sociaux indirects.

Le Groupe-conseil romand (GCR) souhaite apporter sa (modeste) contribution à l'année européenne de la sécurité routière en étoffant son programme d'action. Celui-ci comprend quatre numéros de "Rue de l'avenir" consacrés notamment à la sécurité routière, à la modération de la circulation et – il ne faut pas l'oublier – à la protection du cadre de vie

- dans les traversées de villages (lien avec la protection du patrimoine), en collaboration avec la Société d'Art Public
- sur le chemin de l'école (lien avec la sécurité des enfants) en collaboration avec Pro Juventute et l'Association Droits du Piéton.

La deuxième journée d'information "Rue de l'avenir" est prévue le 13 juin à Genève (voir détails plus loin dans ce numéro). Par ailleurs le compte-rendu de la première journée organisée avec grand succès (plus de 200 participants) par le groupe "la rue" de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne fera l'objet d'un numéro spécial de "Rue de l'avenir".

Le GCR, en collaboration avec l'AST et la Fédération mondiale des villes jumelées, a en projet la mise sur pied d'une table ronde des maires européens dans le but de présenter et de confronter les mesures prises dans différentes villes d'Europe.

L'ampleur de la campagne dépendra en partie du montant de la subvention accordé par le Fonds pour la prévention des accidents.

Alain ROUILLER

ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS – AST



Bienvenue au sein du GCR à l'Association Droits du Piéton (ADP) ex-ALP qui réintègre ainsi nos rangs après une absence de trois ans.

Groupées au sein du "Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation" (CCR), les Associations membres veulent mettre à la disposition des groupes d'initiative, des municipalités, des constructeurs et architectes diverses informations et les compétences de ses membres en vue de réaliser certains projets tendant à modérer la circulation et protéger les habitants. En plus de ses brochures, son bulletin "Rue de l'Avenir", d'expositions, montages audio-visuels, films vidéo, etc., le CCR organise des journées-débats, des visites et effectue certaines enquêtes.

L'une d'elle est en cours. Une vingtaine de réponses nous sont déjà parvenues de Corminboeuf/FR, de Lancy, Bernex et Grand-Saconnex/GE, de Délémont et de Porrentruy, de Neuchâtel, le Locle, la Chaux-de-Fonds, d'Echallens, Ecublens, Lausanne, la Tour-de-Peilz, Nyon, Payerne, Prilly, Pully et Yverdon, de Sierre qui ont toutes procédé à des aménagements de mesures de modération de la circulation et de protection du cadre de vie.

Le CCR aimerait en effet connaître — en matière de modération de la circulation en Suisse romande — la localisation et le genre d'interventions réalisées (ou projetées) par exemple : rues résidentielles, accès limité, tracé sinueux avec stationnement alterné, rehaussement de la chaussée, seuils de ralentissement, etc. Les résultats recensés seront communiqués aux intéressés au courant de l'année 1986. C'est pourquoi nous vous serions très reconnaissants du retour du questionnaire **pour le 20 mai 1986 au plus tard**. D'avance nous vous en remercions vivement.

Bernard Vaney

A retourner au GCR, case 350 1233 BERNEX

ENQUETE SUR LES MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION EN SUISSE ROMANDE — 1985

Fiche d'inventaire

Faire une fiche par rue ou réalisation

1. Localisation

CANTON :
 COMMUNE :
 LOCALITE :
 QUARTIER :
 RUE :

2. Etat de réalisation

AVANT-PROJET : PROJET :
 EN COURS : REALISE :

3. A l'origine de la mesure ?

INITIATIVE DES HABITANTS : INITIATIVE DES AUTORITES :
 AUTRES :

4. Motivations

TROP D'ACCIDENTS : TROP DE VHC EN TRANSIT :
 TROP DE NUISANCES : AUTRES :
 MANQUE D'ESPACES :
 DE JEUX ET DE :
 DETENTE :

: tracés sinueux :
 : revêtement différencié :
 : jeux d'enfants :
 : autres :

5. Description de la rue à circulation modérée

FONCTION DE LA RUE : RUE COLLECTRICE :
 RUE DE DESERTE :
 AUTRE :

LONGUEUR DE LA RUE :m
 LARGEUR DE LA RUE :m avant aménagement
m après aménagement
 TROTTOIR(S) :m avant aménagement
m après aménagement

6. Mesures prises ou projetées

SIGNALISATION : limitation de vitesse : km/h
 : riverains autorisés :
 : sens interdit :
 : création d'une impasse :
 : parcage alterné :
 : rue résidentielle :

AMENAGEMENTS : seuils :
 : autres rehaussements :
 : rétrécissements :



La commune de Lancy dans le canton de Genève, qui a procédé à un rehaussement complet de deux carrefours dans un quartier résidentiel en développement proche d'un collège est l'une des communes qui a déjà répondu à notre sondage.

7. Remarques et références

EVALUATION ET EFFICACITE :

Avant Après Variation
 - / -

nombre de vhc :
 vitesse des vhc :
 sécurité :
 nuisances :
 avis des riverains :

AUTEUR DU PROJET :
 RESP. DE LA REALISATION :
 COUT APPROXIMATIF :Fr.
 AUTRES REMARQUES ET COMMENTAIRES :

Nom et signature
 du responsable :





Coordination romande :
Alain Rouiller AST
16 rue des Chaudronniers
1204 Genève
tél. 022 29 68 01

GRUPE-CONSEIL ROMAND POUR LA MODERATION DE LA CIRCULATION (GCR)

Secrétariat du GCR
Bernard Vaney Pro Juventute
Galerie St François B
1003 Lausanne
tél. 021 23 50 94

REHAUSSEMENT DE CHAUSSEE

Recommandations élaborées par le Service de planification de la Ville de Zürich
(traduites par le Groupe-Conseil Romand pour la modulation de la circulation – section Genève)

GENERALITES

Buts

L'objectif primordial de la construction de rehaussements de la chaussée est d'augmenter la sécurité du piéton (la vitesse des véhicules ainsi réduite diminue fortement le nombre d'accidents et la gravité des blessures).

Deuxième objectif, l'aménagement de plusieurs rehaussements ou leur combinaison avec d'autres mesures de modulation, entraînent une diminution plus ou moins importante de la circulation.

Niveau du bruit

Les rehaussements de la chaussée n'impliquent pas forcément une réduction du bruit, lors du passage d'un véhicule. Des études de l'Institut pour la planification de la circulation (de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich) révèlent cependant que le niveau du bruit n'augmente que sensiblement par rapport au niveau enregistré sur une chaussée sans rehaussement. En revanche, la diminution du nombre de véhicules entraîne celle du bruit.

ASPECTS DE PLANIFICATION

Partout où cela est possible, le domaine de la rue est à réaménager lors de la construction de rehaussements. Le caractère de la rue doit inviter à la mixité de la circulation (piétons, cyclistes, véhicules).

Aménagement de l'espace des rues

L'automobiliste doit tenir compte de ces rehaussements et adapter sa vitesse (le "50 km/h" est une limitation maximale et non pas une recommandation).

Des mesures complémentaires sont nécessaires : l'aménagement de "portes" à l'entrée d'une zone, le parage alterné, l'aménagement compartimenté à échelle réduite de la rue. Ces mesures sont particulièrement importantes dans le cas où un grand nombre d'automobilistes fréquentent régulièrement les lieux.

Utilité

Les rehaussements doivent être associés à d'autres aménagements (notamment avec un passage de sécurité pour piétons) et non pas se présenter comme un obstacle pour les automobilistes. Lors de leur mise en place, on veillera à ce que le champ de visibilité des enfants par rapport aux véhicules et réciproquement, soit assuré.

Nombre de véhicules

Le domaine d'utilisation de rehaussements partiels s'applique aussi bien aux rues de desserte (jusqu'à 200 véhicules mot./heure) qu'aux rues collectrices utilitaires (au-delà de 200 véhicules mot./heure), ceci aussi bien à l'entrée qu'à l'intérieur d'une section de rue. La limite supérieure dépend de différents facteurs (lieu, but, composition de la circulation) et ne peut pas encore être fixée définitivement sur les bases des expériences zurichoises.

Emplacement du trottoir continu

Les rehaussements de chaussée aux intersections ou aux accès des îlots (1) (trottoirs continus) sont à disposer le plus près possible de la voie de circulation de catégorie supérieure. Un rehaussement de la chaussée placé en retrait de 5 à 10 mètres ne se trouverait plus sur un cheminement du piéton et n'apporterait de ce fait aucun avantage à celui-ci.

ASPECTS JURIDIQUES

Signalisation

D'après l'Office fédéral de la police, les rehaussements de la chaussée, construits selon les règles pour la construction des routes et les techniques de la circulation, ne sont pas considérés comme obstacles. L'art. 4 de la loi sur la circulation routière a été créé pour le cas de chutes de rochers ou des cas semblables. On peut renoncer à une signalisation du type "cassis", qui attire l'attention sur une situation de danger. Ce signal temporaire signifierait en effet le rehaussement "dangereux" serait à supprimer ou à corriger.

Situation de priorité

Les trottoirs continus situés à l'entrée d'une zone ou d'une rue constituent des "portes" et doivent être considérés comme trottoirs. C'est le piéton qui y jouit de la priorité selon l'art. 41, al. 2 de l'ordonnance sur la circulation routière. Il est de ce fait inutile de les marquer comme passage piéton.

Marquage des passages piétonniers

Le rehaussement partiel à l'intérieur d'une section de rue n'est pas réglé clairement au point de vue juridique.

Actuellement, on doit toutefois admettre qu'il s'agit d'une chaussée et que le piéton n'y a pas de prime abord la priorité (il va de soit qu'ici est également applicable l'art.

33, al. 1). Le marquage d'un passage piéton clarifie la situation des priorités, mais implique toutefois l'interdiction aux piétons de traverser la chaussée sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du passage. C'est pourquoi chaque cas de marquage de passage de sécurité sera examiné spécifiquement et l'on y recourra avec réserve. Des exceptions sont cependant à recommander aux alentours de jardins d'enfants et d'écoles primaires.

Niveau du trottoir

Les rehaussements doivent être de même niveau que le trottoir. La délimitation entre le trottoir (zone protégée) et la chaussée est à mettre en évidence par un aménagement adéquat :

Zone de trottoir

Lors du rehaussement d'une intersection, l'ancien bord du trottoir, éventuellement remplacé par une double ou une triple rangée de pavés, constitue la limite entre le domaine piéton et la chaussée. Les surfaces rehaussées seront constituées par des **dallages** et pavés, uniquement dans des cas exceptionnels.

ASPECTS TECHNIQUES

Longueur et inclinaison de la rampe

Les normes proposées par le service du génie civil de Zurich s'appliquent pour une longueur de rampe de 40-70 cm, l'inclinaison uniforme doit être de 15-20 ‰, tout en tenant compte de la pente longitudinale de la route. Il est conseillé de fixer la pente des rues collectrices utilitaires à 10-15 ‰. Dans le cas d'intersections avec des rues à circulation non modérée, la manœuvre de changement de direction des véhicules franchissant la "porte" ne doit pas s'effectuer trop brusquement. C'est pourquoi il convient de choisir une rampe à pente plus douce.

Longueur

La longueur d'un rehaussement est normalement de 5-10 mètres. Si le rehaussement est plus haut que 15 cm, la longueur doit être supérieure à 6 mètres, pour éviter le risque d'accrochage du bas de longs véhicules tels que bus, cars, etc... A l'endroit de la "porte" ou d'une intersection, c'est la configuration et le lieu qui déterminent la longueur.

Cyclistes

Par égard pour les deux-roues, les rehaussements seront munis d'un passage doux, c'est-à-dire sans à-coups. Plus critiques que les rehaussements sont les passages surélevés dans la zone de la "porte" où le cycliste, obliquant à droite ou à gauche, est ainsi exposé à un plus grand danger de glissement ou de chute (montée en oblique).

Contrairement aux constructions nouvelles de routes, où le bord du trottoir est simplement surabaissé dans l'espace de l'intersection, il convient d'examiner, lors de l'aménagement de trottoirs continus, la mise en place de ceux-ci en retrait de la largeur de la rampe. Le risque des cyclistes suivis par des automobilistes est ainsi amoindri car ils peuvent

prendre un virage plus serré. Cette recommandation peut, suivant les circonstances, être en légère contradiction avec l'aménagement de la rue. Lors de rehaussements situés à l'intérieur d'une section de rue, il convient d'essayer d'adoucir l'inclinaison des rampes dans l'espace utilisé par les deux-roues ou, du moins de ne pas les accentuer à cause du profil transversal de la rue.

Un point plus bas distant d'environ un mètre, lié à une adaptation de l'écoulement des eaux, améliore les conditions pour les cyclistes.

Stationnement

Le stationnement sur les rehaussements de la chaussée est à interdire par des mesures adéquates : par exemple arbres, **boute-roues** (PS le cas échéant, le marquage d'un passage à piétons interdirait automatiquement le stationnement).

VISIBILITE DE LA RAMPE

Par chaussée mouillée, le granit utilisé couramment pour les bordures est peu visible. L'utilisation de marbre de Carare ou d'un pavé de marbre est recommandée. Par son utilisation moins importante, le coût plus élevé des matériaux d'environ 60 ‰ peut se justifier. L'alternative de peindre tout ou partie de la rampe ne saurait être conseillée; la couleur disparaîtrait en effet rapidement sous l'effet du frottement.

traduction : Groupe-Conseil Romand
Genève, mai 1985

* Ces recommandations ont été élaborées par un groupe de travail "Rue résidentielle et modération de la circulation", réunissant différents services communaux de la ville de Zurich (police municipale : section circulation; éducation routière; service du génie civil; service des jardins; service des bâtiments).

Approuvées le 29 février 1984 par les responsables du groupe "aménagement piétonniers", ces recommandations seront à prendre en considération lors des futurs rehaussements de chaussées sur le territoire de la ville de Zurich.

(1) îlot : Groupe d'habitation homogène d'une certaine surface où sont appliquées globalement des mesures d'habitation.

VOCABULAIRE

La terminologie concernant les **seuils de ralentissement** est nouvelle. Pour faciliter la compréhension il peut être utile de rappeler les termes les plus couramment utilisés :

Le **rehaussement de la chaussée** est un terme générique qui regroupe

- le seuil de ralentissement
- le trottoir traversant
- le carrefour rehaussé

Dans le langage populaire on parle souvent de **gendarmes couchés**. L'Union des professionnels suisses de la route (VSS— de Zurich introduit (pourquoi ?) le terme peu clair de "décochement vertical".

A.R.



Seuil de ralentissement urbain très efficace, combiné avec un passage à piétons devant une école à la rue Liotard en ville de Genève.

Mesures complémentaires : sinuosité obtenue par le parcage alterné, et rétrécissement à l'entrée de la rue.



Le département genevois des travaux publics procède sur la route d'accès de la clinique Bel-Air à des essais pour trouver un seuil de ralentissement qui permette le passage des transports publics. Bien que moins efficace que son cousin urbain, ce seuil pourrait être utilisé avec profit dans les traversées de villages. Il n'est malheureusement pas mentionné dans la nouvelle norme de l'Union des professionnels suisses de la route.

Avant : la moyenne des véhicules était de 50 km/h avec une pointe à 105 km/h bien que la vitesse fut limitée à 30 km/h. Après : la moyenne n'était "plus" que 41,7 km/h avec des pointes à 68 km/h.

Coût : environ 3500.—pièce (6 seuils ont été testés à Bel-Air).



La commune de Lancy/GE a procédé au rehaussement de la totalité de ce carrefour dans le quartier des Mouilles.



Trottoir traversant à la Neufeldstrasse, rue collectrice utilitaire, dans le quartier du Neufeld à Berne. La pente du seuil est étudiée pour permettre le passage des camions.

Avant : vitesse moyenne 45-50 km/h avec des pointes à 75 km/h.

Après : 35 à 40 km/h et des pointes à 60 km/h.



Dans de nombreux cas la pose de seuils de ralentissement rend la traversée de la rue plus sûre pour les piétons. Si l'on désire que le piéton puisse traverser à l'endroit de son choix, il faut veiller à supprimer les passages à piétons comme dans cet exemple zurichois.

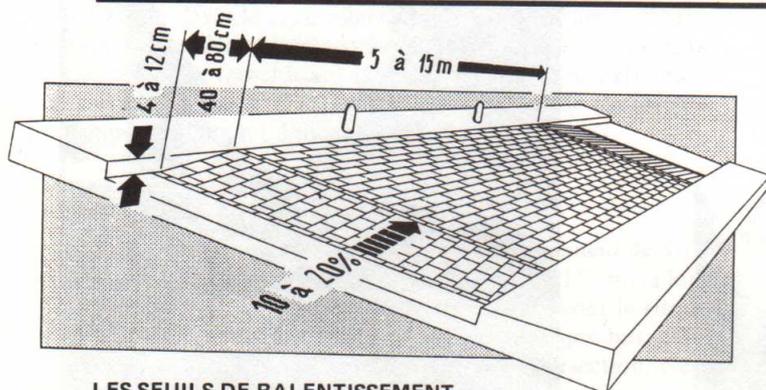
LA MODERATION DE LA CIRCULATION NORMALISEE

L'Union des professionnels suisses de la route a publié à fin 1985, six nouvelles normes concernant les principales mesures de modulation de la circulation.

Largement inspirées des travaux effectués par l'Institut des transports (IVT) de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich sur mandat de l'Office fédéral de police, ces normes rassureront les nombreux techniciens qui avaient encore quelques doutes.

En effet, après le Conseil fédéral, l'Office fédéral de police, les instituts des transports de Zurich et Lausanne, c'est maintenant au tour de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) de confirmer et d'indiquer comment, où et pourquoi prendre des mesures de modulation de la circulation et de protection du cadre de vie.

Normes	titre en français fédéral	titre en français
640280	modération du trafic	modération de la circulation
640281	obstacle transversal	barrage
640282	obstacles dans les carrefours	barrages dans les carrefours
640283	rétrécissements	rétrécissements
640284	décrochements horizontaux	sinuosités
640285	décrochements verticaux	rehaussements de la chaussée



LES SEUILS DE RALENTISSEMENT

Le seuil crée une rupture optique claire dans l'espace habituel de la chaussée et agit sur la dynamique de la circulation. Il crée des connexions piétonnes en travers de la chaussée (mais le piéton ne jouit pas pour autant du droit de priorité). Les seuils peuvent être aisément combinés avec des sinuosités pour souligner l'espace restreint de la rue.

Champs d'application :	rue de desserte et collectrice utilitaire
Longueur du seuil :	au moins 5 m.
Hauteur du seuil :	de 4 cm. à 12 cm.
Longueur de la rampe :	40 - 90 cm.
Déclivité de la rampe :	10 - 20 ‰

Avantages (+) et inconvénients (-) :

- + signalisation claire de la présence possible de piétons sur le seuil
- + les conducteurs accordent la priorité au piéton
- + diminution du niveau de la vitesse et attention accrue
- coûteux (renforcement des soubassements, adaptation de l'écoulement des eaux).

SEUILS DE RALENTISSEMENT* : NOUVELLE NORME

(*en français fédéral de Zurich : décrochement vertical)

Les nouvelles normes VSS (Union des professionnels suisses de la route) apportent des précisions quant à l'utilisation des seuils comme moyen de modulation de la circulation.

D'une part elles prévoient son application aux rues résidentielles, ce qui n'est pas une surprise, par contre son application aux routes de desserte et aux routes utilitaires donne un éclairage intéressant. Il est vrai que dans le dernier cas, la norme 640285 spécifie bien que son usage doit être exceptionnel. L'utilisation du seuil sur une route collectrice utilitaire est prévu uniquement dans les zones du débouché sur des routes principales.

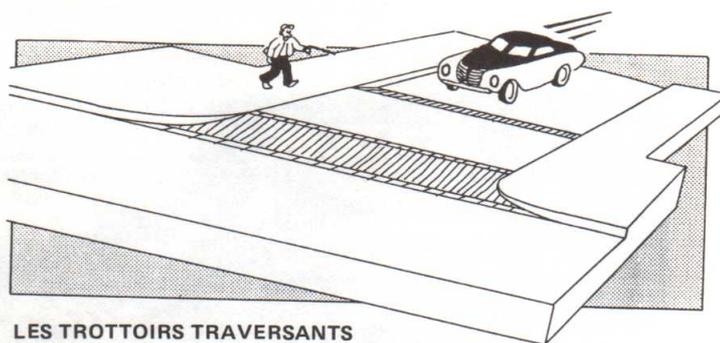
Par définition, le seuil de ralentissement est destiné à réduire localement la vitesse des véhicules, il est préconisé aux emplacements nécessitant une attention accrue de la part des usagers à cause des liaisons transversales.

Les principes d'aménagement des seuils de ralentissement tiennent compte de la catégorie de route; la distance d'arrêt avant un seuil devra être d'autant plus grand que la modulation sera importante (minimum 10 m., 20 m. dans une rue résidentielle et une route desserte, 40 m. dans une route collectrice). De même, la longueur du seuil, (5-15 m., 5-10 m., 5m.) la pente de son décrochement (15-20 ‰, 10-15 ‰) et la distance entre les seuils (30-50 m., plus de 70 m.) varieront selon qu'il s'agit de l'une ou l'autre des catégories.

La norme contient beaucoup de précisions sur les dimensions des décrochements, les cas particuliers, (cas de trafic piétons élevé, présence de deux-roues ou de transports publics, etc.) et les emplacements adéquats.

Il est possible de se procurer ces normes auprès de l'Union des professionnels suisses de la route, Seefeldstrasse 9, 8008 Zurich.

Yvan Capt



LES TROTTOIRS TRAVERSANTS

Les trottoirs traversants facilitent la traversée de la rue au piéton. Ils sont particulièrement recommandés aux points de forte fréquence piétonne. On peut aménager sans difficulté des seuils aux sorties des rues à circulation, même lorsque le nombre de véhicules qui obliquent est important (jusqu'à 300 véhicules / heure environ).

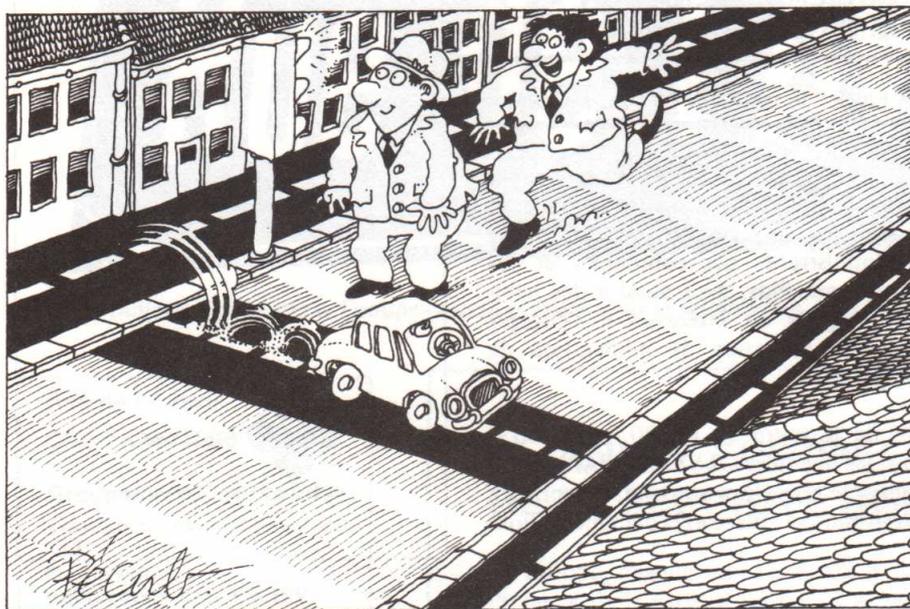
Champ d'application :	cheminements piétons
Longueur du seuil :	4 à 5 m.
Longueur de la rampe :	env. 80 cm.
Déclivité de la rampe :	10 à 15 ‰
Intensité du trafic :	maximum 300 véhicules / heure.

Avantages (+) et inconvénients (-) :

- + signalisation optique efficace du passage piéton
- + les conducteurs donnent la priorité au piéton
- + diminution de la vitesse.

Illustrations tirées de "Piétons ... ça marche".

LA NOUVELLE CAMPAGNE AST *Piéton... ça marche!*



- autocollants "Piéton ... ça marche"
- "cinéma de rue" destiné à montrer les aménagements de modération réalisables grâce à un vidéo-clip
- matériel vidéo pour filmer l'expérience
- voiture géante de l'AST (telle que l'enfant la voit)

Cette liste n'est pas exhaustive.

Si vous connaissez un endroit dans votre localité ou dans votre quartier où la situation des piétons mériterait d'être améliorée, et que vous êtes prêts à y participer, prenez contact avec nous ! Nous viendrons volontiers sur place afin de déterminer le type d'aménagement envisageable. Sous réserve de l'accord des autorités compétentes, nous vous proposerons un essai d'aménagement provisoire.

Association suisse des transports (AST)
Olivier Neuhaus

Adresses de contact :

Campagne "Piéton... ça marche ! :
Olivier Neuhaus (Coordinateur romand)
ch. de Montelly 16
1007 Lausanne
Tél. 021 24 86 54
(de 9h. à 21h. et le vendredi après-midi)

L'AST se propose d'aider les associations, groupements d'habitants ou de particuliers à réaliser des actions locales de modération de la circulation, et cela grâce à des aménagements provisoires tels que refuges sur les passages pour piétons, bastions (élargissements de trottoirs) ou seuils (gendarmes couchés ou rehaussement de la chaussée). Pen-

dant la réalisation de ces aménagements provisoires, une petite exposition est prévue afin d'informer les passants. Les moyens mis à disposition sont les suivants :

- panneaux d'exposition illustrés expliquant les points les plus importants de la campagne
- dossiers explicatifs

OUVERTURE

D'UNE AGENCE AST

Outre les services d'un club pour les usagers de transports qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou utilisateurs des transports en commun

- assurances dépannage en Suisse et à l'étranger, voyage, protection juridique - billets et voyages ferroviaires en Suisse et en Europe
- renseignements touristiques - cartes et guides cyclistes, pédestres et ferroviaires -

l'agence AST propose également un grand choix d'ouvrages, en français, relatifs à la modération de la circulation et la protection du cadre de vie, comme par exemple :

AST

"Rue résidentielle - rue de l'avenir" 1981, 128 pages, Fr. 19,- (Fr. 17,50 pour membres AST). Pour une meilleure qualité de la vie dans nos quartiers.

"Modération de la circulation et protection du cadre de vie" 1984, 30 pages, Fr. 8,-. Cet

ouvrage, écrit et réalisé en Romandie par le Groupe-Conseil Romand pour la modération de la circulation (GCR), résume clairement ce qui peut être fait en Suisse aujourd'hui dans le cadre de la législation actuelle. Il présente par ailleurs 3 réalisations exemplaires à Morges, Montreux et Zurich.

"Piétons... ça marche" 1985, 90 pages, Fr. 12,-. Cette documentation technique ri-

chement illustrée développe en détail le mode d'approche, les principes et la méthode de l'aménagement piéton, complétés d'un catalogue de mesures concrètes sur les routes principales, les collectrices utilitaires et les rues de quartier. Elle complète en quelque sorte les nouvelles normes VSS. Un chapitre juridique et une bibliographie complètent cet ouvrage, qui a par ailleurs été envoyé d'office à toutes les communes de Suisse.

Coupon à retourner au Bureau Conseil AST pour la modération de la circulation :
AST - 16, rue des Chaudronniers - 1204 GENEVE - Tél. 022 / 29.68.01

Nom : Tél. :

Adresse :

Je commande :

- ... ex. de la documentation technique "Piétons... ça marche" à Fr. 12,-
- ... ex. "Modération de la circulation et protection du cadre de vie" à Fr. 8,-
- ... ex. "rue résidentielle - rue de l'avenir" à Fr. 19,- (Fr. 17,50 membres AST).
- ... publication No 4 à Fr. 18,- (Fr. 15,-, membres AST-ADP)
- ... publication No 5 à Fr. 18,- (Fr. 15,-, membres AST-ADP)
- ... publication No 6 à Fr. 30,- (Fr. 25,-, membres AST-ADP)

- je désire recevoir gratuitement le bulletin du GCR "Rue de l'Avenir".
- prenez contact avec moi pour une action dans mon quartier.

LES PUBLICATIONS DE L'ADP

No 4 Le cas des chemins pour piétons et des chemins de randonnées pédestres dans la planification des réseaux de chemins du Plateau. Fr. 18,- (Fr. 15,- pour les membres de l'ADP et AST).

No 5 Le cas des chemins pour piétons et des chemins de randonnées pédestres dans la planification des réseaux de chemins de montagne. Fr. 18,- (Fr. 15,- pour les membres de l'ADP et AST).

No 6 Chemins pour piétons dans les zones d'habitation. (Directives pour l'amélioration des installations piétonnières). Fr. 30,- (Fr. 25,- pour les membres de l'ADP et AST).





P.P. 1233 Bernex

GROUPE-CONSEIL ROMAND POUR LA MODERATION DE LA CIRCULATION (GCR)

INVITATION : 2ème journée "RUE DE L'AVENIR" le vendredi 13 juin à Genève.

But de la journée : visite de réalisation et mise en contact des différents partenaires, partie prenante à des aménagements de modulation de la circulation et de protection du cadre de vie. Les usagers (groupes d'habitants, parents d'élèves), les aménageurs (architectes, urbanistes), les décideurs (autorités politiques, administration).

Lieu : Maison des jeunes et de la culture de Genève, 5, rue du Temple, 1201 Genève, tél. 022 / 32.20.60 (à cinq minutes à pied de la gare).

Cette journée s'adresse non seulement aux professionnels (ingénieurs, architectes, paysagistes), aux responsables politiques et administratifs des communes et des cantons romands, mais aussi à des habitants engagés ou intéressés à s'engager dans une opération de modulation de la circulation.

Prix de la journée : Fr. 80,- (Fr. 60,- pour les membres AST/ISV/SAP), comprenant le repas (boissons non-comprises), le transport sur place et la documentation.

PROGRAMME

MATIN

9 . 30

Salutations du GCR

Bernard VANEY, président, collaborateur de Projuventute.

Rôle et action du GCR.

Alain ROUILLER, vice-président, collaborateur de l'AST.

Conception des cheminements pour les piétons.

G. DANIELLI, collaborateur scientifique de l'Association droits des piétons (ADP).

PAUSE

10 . 45

Aménagement urbain :

Le cas des rue Liotard et Luserna.

Exposés d'une représentante du groupe d'habitants, du Service d'urbanisme de la Ville de Genève, du bureau de l'ingénieur de la circulation.

Aménagement dans un quartier résidentiel en développement :

Le cas du quartier des Mouilles à Lancy. Exposés de la présidente du groupe d'habitants, de l'ingénieur responsable des travaux, de l'adjoint au maire de la commune (conseiller administratif).

12 . 15

Présentation du montage audio-visuel de Pro Juventute et de l'Association droits du piéton (ADP) :

"Sur le chemin de l'école : sécurité et aventure"

13 . 00

Repas en commun à la maison des jeunes.

APRES-MIDI

14 . 15

Visite en car, en compagnie des usagers, aménageurs et décideurs.

Rue Liotard et environs

(quartier urbain résidentiel, école primaire, home pour personnes âgées)
- seuils de ralentissements
- alternance du stationnement
- rétrécissement de la chaussée
- bastions
- rues résidentielles

Quartier des Grottes - rue du Midi

(quartier populaire; mixité commerces-habitat)
Première étape de la modulation d'un îlot.

Quartier des Mouilles (Lancy-Genève)

(quartier résidentiel en développement, proximité d'un collège)
- rehaussement du carrefour
- seuils de ralentissement

Conclusion par la GCR.

17 . 00

Fin de la journée.

BULLETIN D'INSCRIPTION A LA 2ème JOURNEE "RUE DE L'AVENIR"

je m'inscris pour la journée du 13 juin avec repas

je suis membre de l'AST, de l'ISV, de la SAP ou de l'ADP (un bulletin de versement vous parviendra après votre inscription).

Nom : Tél. :

Adresse : Fonction :

je désire recevoir gratuitement le bulletin d'information du GCR "Rue de l'Avenir"

je désire par ailleurs recevoir des informations sur :

l'AST (Association suisse des transports)

l'ISV (Institut suisse de la vie)

la SAP (Sté d'Art public)

l'ADP (Association Droits du piéton)

A renvoyer au bureau du GCR p.a. Pro Juventute, Galerie St-François B, 1003 Lausanne, avant le 25 mai 1986.

