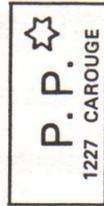
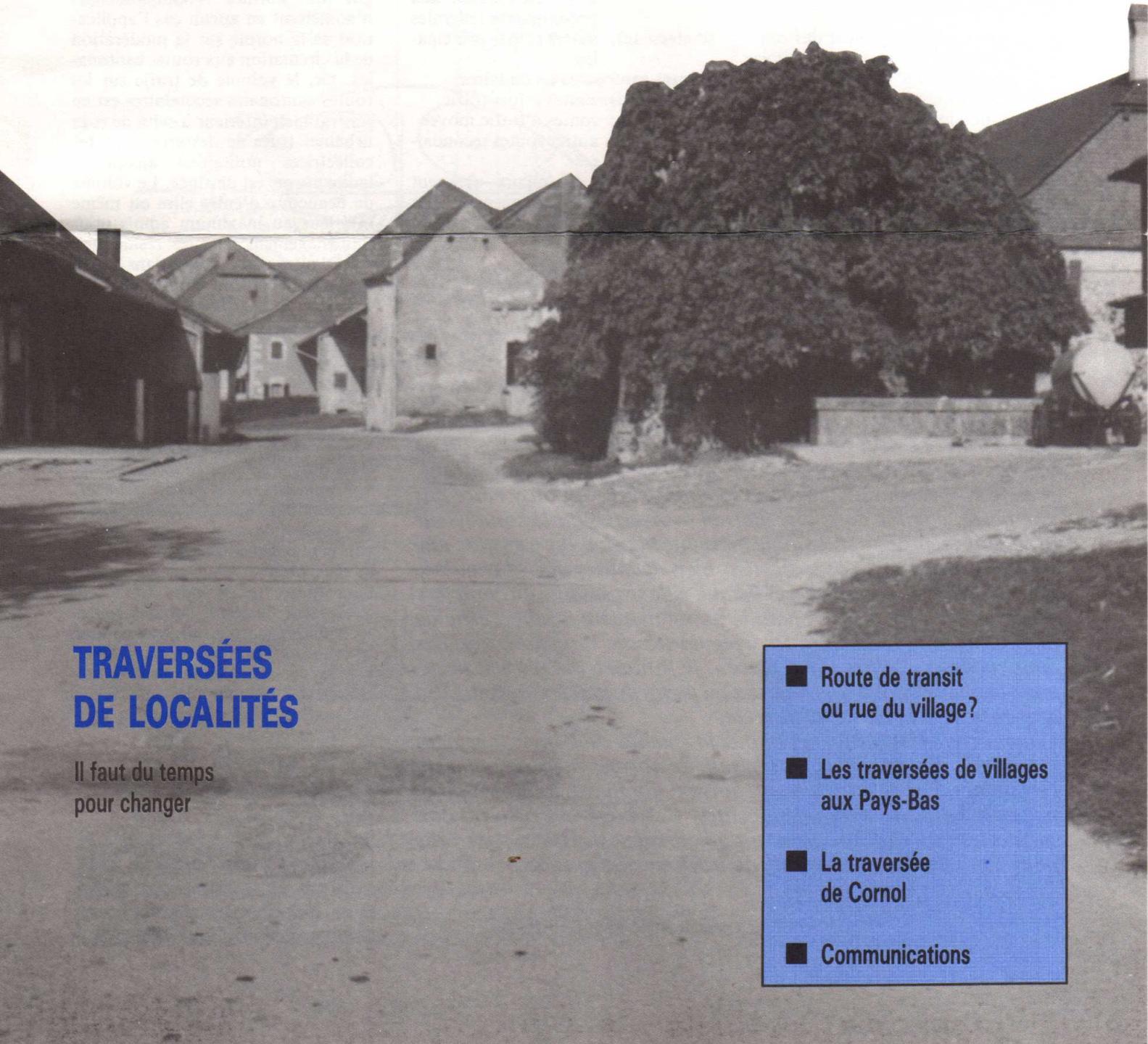


Rue de l'Avenir



1/90 7^e année

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



TRAVERSÉES DE LOCALITÉS

Il faut du temps
pour changer

- Route de transit
ou rue du village?
- Les traversées de villages
aux Pays-Bas
- La traversée
de Cornol
- Communications

Route de transit ou rue du village?

Dans un village français, des enquêteurs du CETUR¹ demandaient à des conducteurs quelle impression leur avait fait le village qu'ils venaient de traverser. Etonnement d'un conducteur de poids lourd: «quel village?» Cette anecdote met le doigt sur une contradiction essentielle, soit la perception totalement différente de la route qu'ont, d'un côté, les automobilistes traversant des villages et, de l'autre, les habitants de ces villages, pour qui cette route est *leur rue du village*. Le texte qui suit, traduit du néerlandais, montre comment ce problème est résolu aux Pays-Bas. Nous y ajouterons quelques réflexions s'appliquant plus particulièrement au contexte

suisse. ¹ Centre d'études des transports urbains, 92220 Bagneux, France.

Appliquer la même logique au réseau routier cantonal qu'aux réseaux routiers urbains

Chez nous, l'aménagement des routes cantonales est régi par les lois cantonales sur les routes. Celles-ci varient d'un canton à l'autre, tout en se ressemblant beaucoup. La loi cantonale vaudoise distingue deux catégories de routes cantonales et chacune de ces catégories se divise en plusieurs classes, ce qui donne:

Routes cantonales principales: (avec priorité de passage) de
1^{re} classe (a): routes à accès limités
2^e classe (b): routes soumises pour leur construction aux prescriptions fédérales
3^e classe (c): autres routes principales
Routes cantonales secondaires:
1^{re} classe (d): routes à fort trafic
2^e classe (e): routes à trafic moyen
3^e classe (f): autres routes secondaires
Les services cantonaux tiennent compte, pour l'aménagement des

différentes routes, de leur importance, en admettant, pour les moins importantes d'entre elles, les largeurs de chaussée minimales prévues par les normes VSS. Mais ils n'admettent en aucun cas l'application de la norme sur la modulation de la circulation aux routes cantonales. Or, le volume de trafic sur les routes cantonales secondaires est en général bien inférieur à celui de rues urbaines (rues de desserte et routes collectrices utilitaires) auxquelles ladite norme est destinée. Le volume de beaucoup d'entre elles est même inférieur au maximum admis pour l'aménagement de rues résidentielles. D'autre part, il existe dans la plupart des cas et tout comme en ville, des itinéraires alternatifs ne traversant pas, ou traversant rarement, des villages, formés précisément par le réseau des routes cantonales principales.

A l'instar de l'œuf de Collomb, la solution du problème qui nous occupe est donc simple. Il suffit en effet d'*assimiler les routes cantonales secondaires à des rues de quartier*. Cela veut dire que les automobilistes des villages devront rejoindre par la voie la plus directe la route principale la plus proche, pour se rendre sur l'autoroute ou en ville. Ceux qui choisissent de rester sur des routes secondaires accepteront, tout comme les automobilistes qui empruntent en ville les rues de quartier comme raccourci, de se comporter de façon adéquate en roulant lentement lorsqu'ils traversent un village.

La loi interdit-elle une telle conception et une telle pratique?

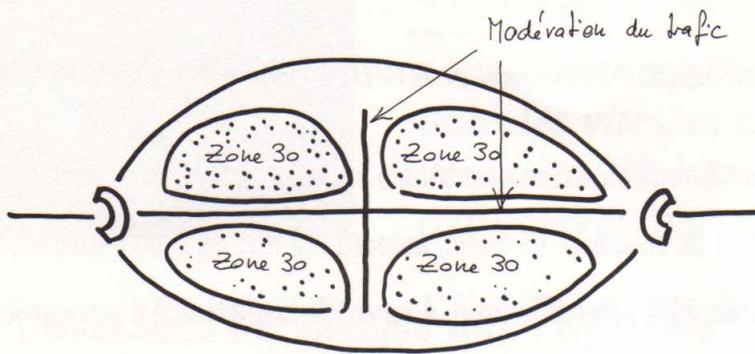
Non, la loi, ou plutôt son règlement d'application, exige simplement que «Les pièces du dossier... (soient) établies conformément aux normes de l'Union suisse des professionnels de

Je refuse l'héritage des normes routières appliquées indistinctement de l'environnement bâti, l'héritage des profils en travers types avec des bordures de trottoirs types, l'héritage d'un trafic arrogant qui slalome avec une vitesse excessive à travers les villages.

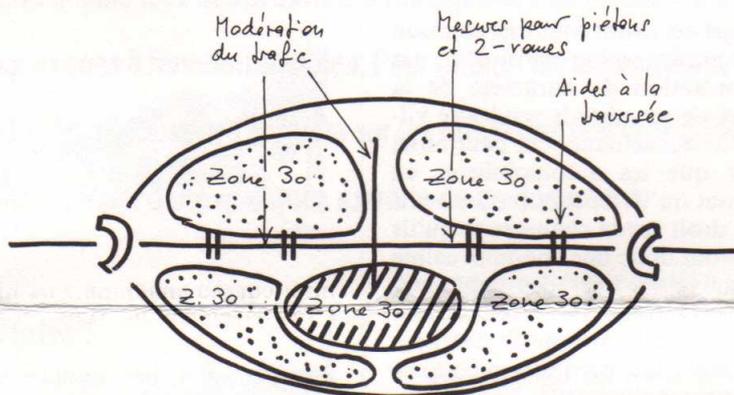
La vie du village ignore les normes routières. D'ailleurs, un village, c'est en quelque sorte «privé» par rapport au trafic transit. Si ce dernier ne peut pas l'éviter, alors il doit se faire discret. Il ne viendrait à l'idée de personne de traverser un salon en courant. L'aspect «privé» du village se reconnaît parce qu'on y entre par une porte, comme dans une maison — avertissant le conducteur qu'il doit ralentir — et, comme dans une maison, il y a ensuite une succession d'espaces visuellement bien délimités que la chaussée doit reconnaître et respecter. Chaque village présente un caractère d'ensemble et la route «s'habillera» de manière à faire partie de la famille. Elle respectera les irrégularités de l'implantation des constructions, l'arbre «mal placé», la fontaine qui rétrécit beaucoup la chaussée, les sols herbeux ou pavés devant les maisons. En bref, elle sera présente et discrète.

Dans cette optique qui répond à la qualité de l'environnement quotidien, nous n'avons plus besoin de normes mais besoin d'un certain nombre de principes qui doivent dorénavant guider l'aménagement des traversées de localités. Ces exigences peuvent être satisfaites aujourd'hui parce qu'ailleurs des sacrifices sont faits pour canaliser les grands flux de trafic sur les grandes routes.

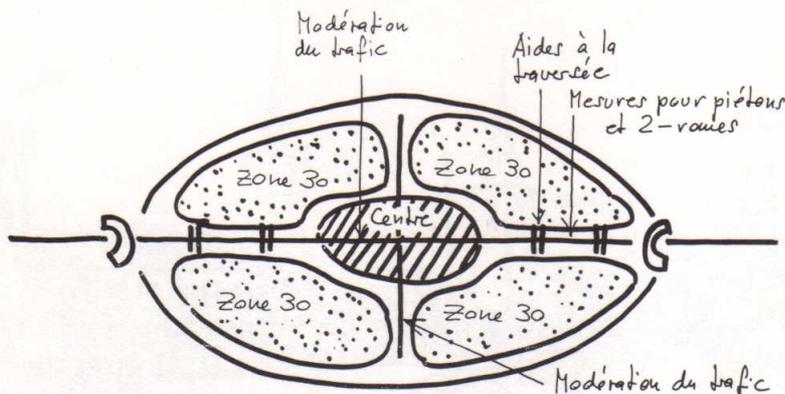
Prof. L. Veuve
Département d'architecture-EPFL



La route en question est une route cantonale secondaire. La fonction sociale prédomine donc sur toute la traversée. On peut modérer la circulation sur toutes les routes et rues du village. La route cantonale, comme d'éventuelles autres routes, son assimilables à des routes collectrices utilitaires et seront aménagées en conséquence (en tenant toutefois compte des besoins des véhicules agricoles). Les autres rues peuvent former des zones 30 km/h. Exceptionnellement, si le village ne recouvre pas plus de 0,4 km² (ou 0,7 km²) et si ses rues présentent un caractère homogène, le village entier peut former une seule zone 30 km/h.



La route en question est une route cantonale importante. Elle ne passe pas par le centre du village, mais elle croise les principaux cheminements et rues menant au centre depuis les quartiers d'habitation. La fonction de trafic reste prédominante sur toute la traversée. Les mesures à prendre, telles que des refuges en milieu de chaussée et des bandes cyclables, doivent assurer la sécurité des piétons et des deux-roues. Vers les traversées piétonnes, les vitesses doivent être nettement inférieures à 50 km/h. Les rues, de part et d'autre de la route cantonale, peuvent former, selon le cas, deux zones 30 km/h ou plusieurs de ces zones, entrecoupées de routes collectrices modérées.



La route en question est une route principale (de 2^e ou 3^e classe). Elle traverse le centre du village. Dans les tronçons d'approche du centre, les aménagements auront le même but et prendront la même forme que dans le cas de la figure 2. Dans le centre, la fonction sociale prédomine sur la fonction de trafic, et on fera appel à des mesures de modération de la circulation (type route collectrice) et la vitesse devra être inférieure à 50 km/h.

la route». Or, ces normes comprennent celle sur la modération de la circulation. Celles-ci sont toutefois destinées aux routes collectrices et de desserte dans les agglomérations et les centres urbains. Mais qu'est-ce qu'une agglomération urbaine aujourd'hui? Les villages, autrefois entités autonomes, font aujourd'hui presque tous partie d'une vaste région urbaine. La plupart de leurs habitants travaillent, étudient ou font leurs achats en ville ou ailleurs dans la région. Bref, les villages sont assimilables à des quartiers de la région urbaine. On pourrait d'ailleurs aussi se poser la question de savoir quelle loi devrait régir en premier lieu l'aménagement des rues de villages: celle sur les routes, en grande partie à revoir, celle sur l'aménagement du territoire, dont le but est de «créer et maintenir au milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques», ou encore la Loi fédérale sur la circulation routière qui dit (art. 3, al. 4) que «d'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation...».

L'application pratique

Dorénavant, avant de procéder à l'établissement d'un projet d'aménagement d'une traversée de village par une route cantonale ou de l'ensemble des rues d'un village, il faut répondre à deux questions, afin de traduire dans la pratique les considérations théoriques développées ci-dessus, ainsi que celles du texte hollandais:

– S'agit-il d'une route cantonale principale ou secondaire? Et de quelle importance? (Le cas échéant, il faut également examiner si le classement officiel est justifié).

– S'il s'agit d'une route principale, la fonction de trafic prédomine-t-elle sur toute la traversée du village ou doit-elle, sur certains tronçons, se soumettre à la fonction sociale?

La réponse à ces deux questions détermine certains principes de base qui sous-tendent le projet d'aménagement. On rencontrera notamment les cas de figure que voici:

La traversée de Cornol

Par les bureaux Metron, Windisch (Michel Schuppisser) et RWB – Robadey, Walther, Beuchat (Serge Beuchat), Porrentruy.

Cornol est un village-rue typique situé en Ajoie. Sa rue (une route cantonale principale), longue de près de deux kilomètres, épouse le cours faiblement sinueux du ruisseau. Le trafic, aujourd'hui fort de 6000 véhicules/jour, sera délesté par la Transjurane (estimation après: 3000 véhicules/jour). A cause de la proximité d'une carrière, la part de trafic poids lourds est importante. Etant donné la sinuosité et l'absence de limites précises de la chaussée, les vitesses ne sont pas très élevées: V85 (soit la vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des conducteurs) se situe entre 38 et 51 km/h, selon les endroits. C'est cependant encore excessif pour une traversée de village. Cela engendre l'insécurité et un niveau de bruit trop élevé, notamment à cause des poids lourds.

Les objectifs du projet

Le projet vise à:

- Conserver le caractère unique du village et renforcer les lieux significatifs (la place de l'église, les cours des restaurants, les places avec les fontaines, les surfaces de dégagement des habitations).
- Assurer le trafic de transit.
- Assurer une liaison correcte et continue pour les piétons et deuxroues légers entre le haut et le bas du village, tout en utilisant les rues parallèles.
- Réduire la vitesse des véhicules, particulièrement celle des poids lourds, pour augmenter la sécurité et diminuer le bruit.

Le projet

Les principaux éléments de l'aménagement prévu sont:

- Des portes aux entrées du village
- L'aménagement de carrefours, places, cours de restaurants
- L'aménagement des places privées liées à la chaussée
- Des allées d'arbres
- Des trottoirs et cheminements piétonniers sur certains tronçons
- L'accentuation des sinuosités existantes
- La réduction des largeurs de chaussée à 6 m (exceptionnellement 5,50 m); pas de surlargeurs dans les virages
- Les éléments d'ameublement (candélabres, poteaux, bornes, etc.)

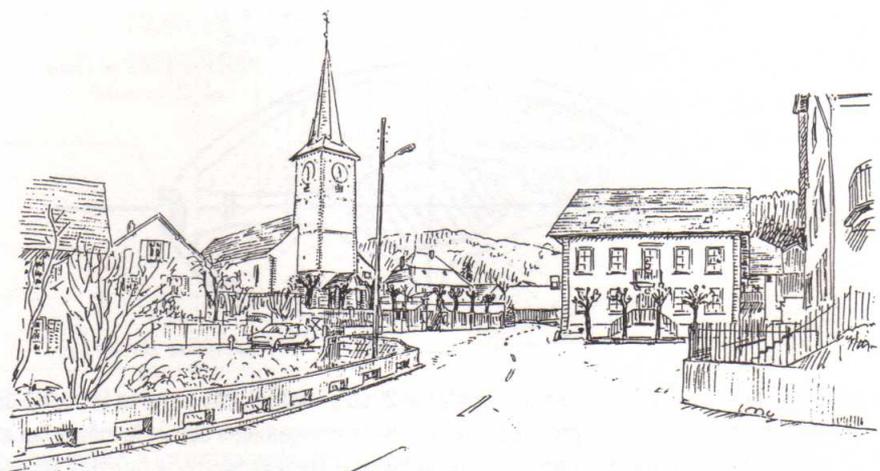
Cet aménagement atteindra-t-il les buts visés?

Le projet est avant tout une création architecturale et urbanistique. La transformation du caractère de la route et de ses abords rendra le village plus accueillant. On peut aussi espérer que les automobilistes en déduiront qu'ils ne sont pas les seuls ayant droit sur la chaussée et qu'ils adopteront donc une conduite calme et attentive vis-à-vis des habitants, piétons et cyclistes. Toutefois, sachant qu'après l'ouverture de la Transjurane, cette route perdra beaucoup de son importance actuelle, il nous semble que les auteurs du projet auraient pu aller un peu plus loin, en préconisant des mesures contraignantes pour les automobilistes, les obligeant physiquement à ralentir (par exemple des «portes» avec un virage serré, etc.), cela naturellement sans trop entraver l'important trafic de poids lourds provenant de la carrière toute proche.



RWB / METRON 25.01.1990

Le haut du village, vu du sud vers le nord.



La place de l'église, vue du nord vers le sud.

«Les routes dans la traversée des villages»

... Le principal problème réside en général dans les vitesses excessives des véhicules. Souvent, les 50 km/h autorisés par la loi sont trop élevés par rapport à la situation réelle.

Les traversées de villages aux Pays-Bas

Voici un extrait d'un document, publié par la Direction pour la sécurité routière, du Ministère des Transports.¹ Ce document relate les premiers résultats de réaménagements de routes régionales dans les traversées de villages réalisés dans le cadre d'un programme expérimental lancé par le gouvernement. Il s'agit du programme BREV (Beschikking Rijksbijdragen experimenten in verblijfsruimten), par lequel le gouvernement des Pays-Bas subventionne depuis 1977 des projets d'aménagement de routes dans des «zones de séjour», ce qu'on pourrait traduire par «zones à fonction sociale». Pour obtenir les subventions, les communes doivent accepter que la Direction de la sécurité routière enquête sur les effets des mesures prises, notamment en ce qui concerne la sécurité des piétons. Voici donc quelques extraits de ce document:

Quelle est la fonction prioritaire?

Afin de pouvoir choisir les mesures adéquates, il faut déterminer quelle est la fonction prioritaire: la fonction de trafic ou la fonction sociale?² Ces deux fonctions définissent souvent des exigences opposées quant à l'aménagement d'une route. Il faut tenir compte du rôle régional d'une route donnée. Lorsqu'il existe un itinéraire alternatif, on peut plus faci-

lement accorder la priorité à la fonction sociale.³ ... Concrètement, nous pouvons distinguer trois possibilités:

- La fonction de trafic obtient la priorité sur toute la traversée; à certains endroits, on tiendra alors compte, dans la mesure du possible, des autres usagers de la route (par exemple en aménageant des passages).
- La fonction sociale obtient la priorité sur certains tronçons, par exemple dans le centre; dans ce cas, il

faut tenir compte, dans la mesure du possible, des besoins du trafic de transit.

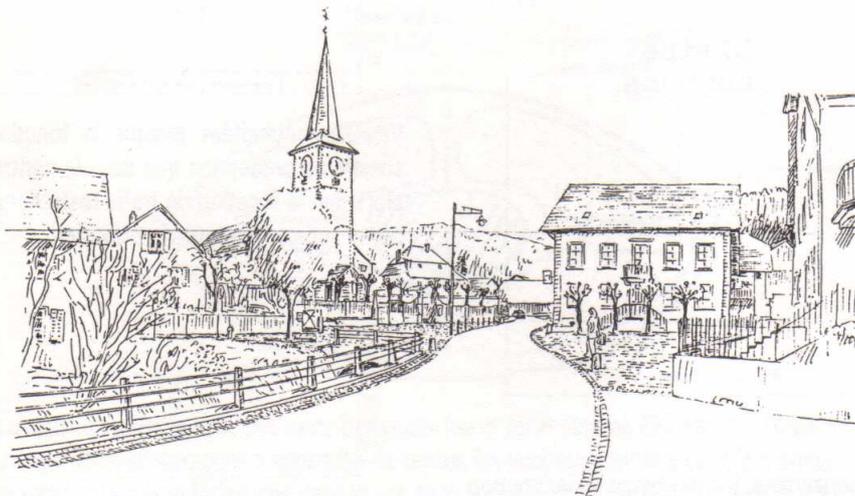
- La fonction sociale obtient la priorité sur toute la traversée du village; si nécessaire, il faut tenir compte du trafic (de transit).

... Lorsque la fonction de trafic prédomine, il faut assurer un déroulement sûr du trafic. Concernant des routes très chargées, cela veut par exemple dire qu'il faut maintenir une voie de circulation pour chaque direction. L'aménagement est dans ce cas en général déterminé par le tra-

¹ Doorgaande Wegen in kleine Kernen. Directie Verkeersveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Postbus 20910, 2500 EX Den Haag, 1988, 15 p., ill.

² Et cela indépendamment du classement officiel d'une route donnée. En effet, dans l'introduction du rapport complet du programme BREV, on lit: «Les traversées de villages ne peuvent pas être classées, comme c'est le cas pour les autres types de routes, en «espaces réservés au trafic», ou en «espaces à fonction sociale». La route, dans sa traversée d'un village, peut être autant l'un que l'autre. L'utilisateur qui se sent responsable doit pouvoir faire le choix de la fonction d'une route donnée, en se basant sur différents indices de l'environnement, même si la vitesse autorisée est, pour des raisons légales, de 50 km/h.»

³ A noter que sont considérés comme itinéraires alternatifs non seulement les contournements, mais aussi des itinéraires représentant des détours, tels que nous le préconisons dans l'article précédent.



fic lourd (camions, bus) qui utilise la route. Il doit alors clairement apparaître, que le changement de comportement attendu est moins important que sur une route où prédomine la fonction sociale.

Que veut-on atteindre par l'aménagement?

Au cours de la phase préparatoire il faut aussi formuler les objectifs. Voici les objectifs généraux:

– Réduire le nombre et la gravité des accidents.

– Améliorer le sentiment de sécurité.

– Optimiser l'utilisation de l'espace public par tous les usagers.

Ces objectifs-là valent en principe pour tous les projets d'aménagement. Une fois que le choix de la fonction prioritaire est opéré, on peut définir les contraintes pour le projet et formuler des objectifs de travail concrets. ... Par exemple, vous pouvez formuler l'objectif de réduire les vitesses en sorte que dorénavant, dans le centre, 85% des voitures ne dépassent pas les 30 km/h, et que sur les tronçons d'approche du

centre, les vitesses diminuent progressivement de 50 à 30 km/h...

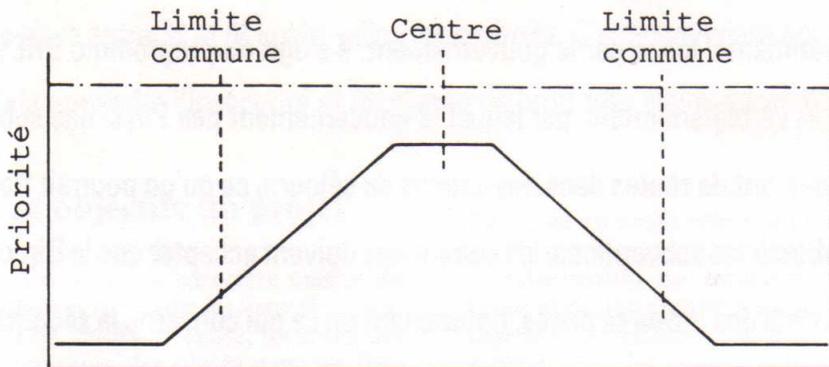
On peut diviser la traversée en différents tronçons:

– Les tronçons hors-localité.

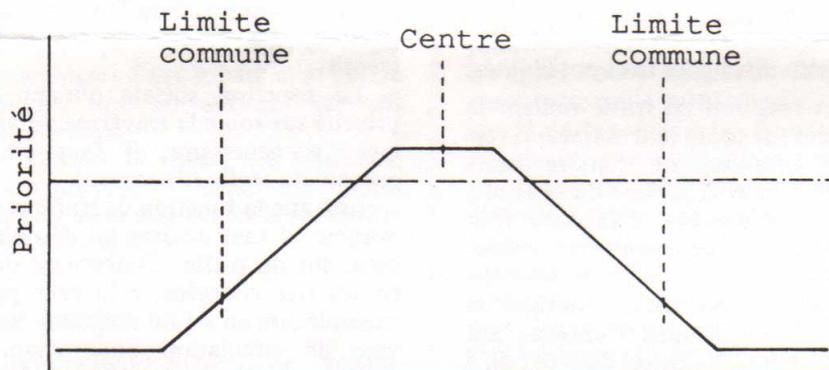
– Le tronçon central.

– Les tronçons de transition situés entre les limites de la commune et le centre.

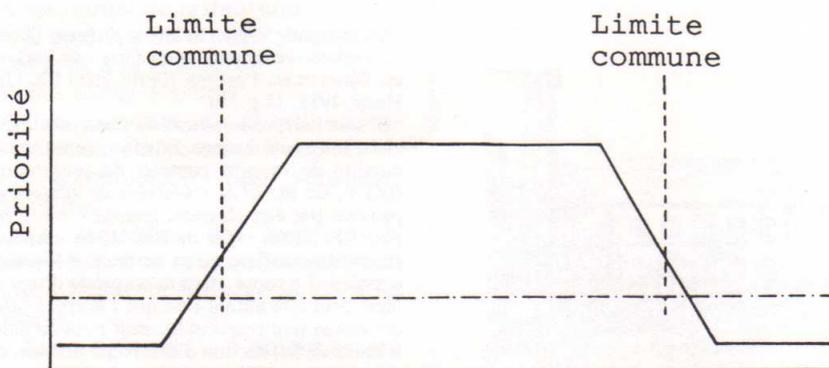
Les figures ci-contre montrent les vitesses souhaitées (V85, soit les vitesses respectées par 85% des conducteurs), selon que les priorités sont accordées à la fonction sociale ou à celle de trafic.»



La fonction de trafic est prioritaire par rapport à la fonction sociale sur toute la traversée.



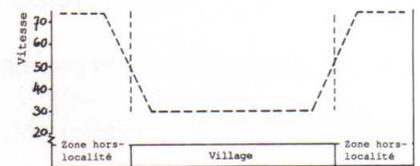
La fonction sociale a la priorité dans le centre.



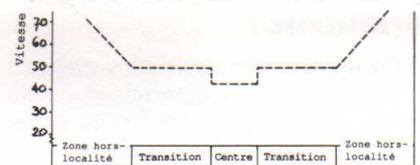
La fonction sociale a la priorité sur toute la traversée.

La fonction de trafic est symbolisée par une ligne horizontale. L'importance de la fonction sociale augmente en direction du centre. La position des lignes l'une par rapport à l'autre indique la priorité.

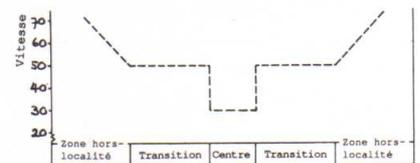
La détermination des vitesses souhaitées est une bonne base pour établir un projet selon la nouvelle philosophie. Il existe une relation directe entre les vitesses et la fonction privilégiée, de trafic ou sociale.



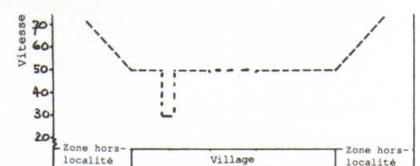
Vitesses souhaitées lorsque la fonction sociale prédomine sur toute la traversée.



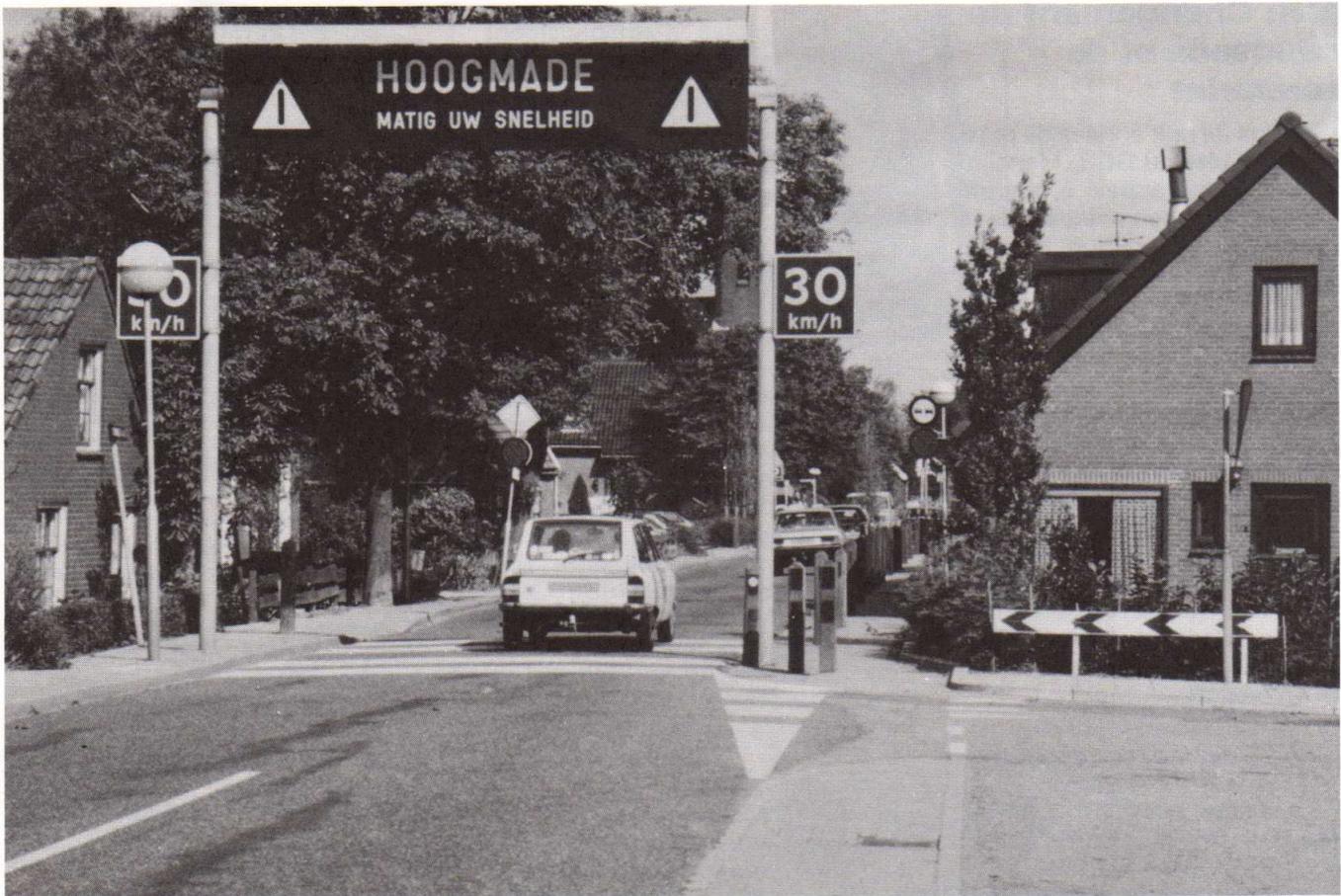
Vitesses souhaitées lorsque la fonction de trafic prédomine sur toute la traversée.



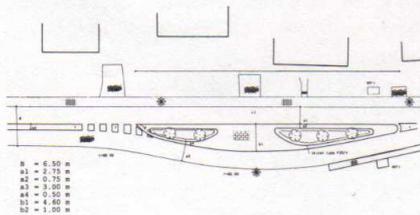
Vitesses souhaitées lorsque la fonction sociale ne prédomine que dans le centre, alors que la fonction de trafic reste dominante sur les tronçons de transition.



Abaissement ponctuel de la vitesse (par exemple vers un passage pour piétons).



Porte d'entrée au centre du village de Hoogmade. Malgré sa charge de 10 000 véhicules par jour, dont environ 85% de trafic de transit, la vitesse sur cette traversée est limitée à 30 km/h au centre du village.



La porte d'entrée en localité. A noter les dimensions très réduites des voies de part et d'autre de l'îlot. La vitesse moyenne y a baissé de 20% (avant: 54 km/h, après: 43 km/h).

Le radar, une mesure de modération efficace et bon marché?

Le même document hollandais dont nous avons cité de larges extraits, relate une expérience intéressante, menée dans le village Schoonbeek. Aux entrées de la localité, les automobilistes qui roulaient trop vite en étaient avertis par un texte clignotant sur un panneau. A l'intérieur, des radars fonctionnaient, par roulement, vers huit postes et les automobilistes qui dépassaient la limite de vitesse recevaient une amende. L'effet sur les vitesses a été important. Le tout, soit deux panneaux clignotants, huit postes et une caméra, a coûté f 150 000, soit environ Fr. 115 000. — . Le petit article ne dit pas s'il s'agissait d'une route limitée à 30 km/h. La mesure nous semble en effet intéressante pour ce type de route. En revanche, sur des routes limitées à 50 km/h, cette mesure n'a de l'effet que sur les chauffards, mais elle n'induit pas la conduite calme souhaitée, ni des vitesses inférieures à 50 km/h là où cela s'impose.

GCR: Changement de présidence et de secrétariat

Après plus de huit années de présidence à la tête du GCR, Monsieur Bernard Vaney, appelé à d'autres tâches, a remis son mandat à la fin de 1989. Du même coup, le secrétariat ne sera plus assuré par PRO JUVENTUTE. Le comité remercie chaleureusement Monsieur B. Vaney pour le temps qu'il a consacré à notre groupement. Grâce à lui, le GCR a pu prendre naissance en Suisse romande et mener à bien de nombreuses activités.

Nous avons le plaisir de souhaiter la bienvenue à notre nouveau président Monsieur Pierre François SCHMID de Sion, ingénieur diplômé EPFL et à notre nouvelle secrétaire générale, Madame Anne TISSOT SCHULTHESS de Neuchâtel, licenciée en lettres.

GCR - VAUD

La deuxième séance du groupe vaudois nouvellement fondé aura lieu le

SAMEDI 5 MAI 1990

de 14 à 16 heures
au café BAVARIA

Petit-Chêne 10 à Lausanne

Que toutes celles et tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'activité de ce groupe soient les bienvenus!

Nouvelles parutions

Lydia Bonanomi. *Le temps des rues*. Cette plaquette de 112 pages en couleur, éditée par l'IREC (Département d'architecture de l'Ecole polytechnique fédérale) et le GCR, présente les principes de la modération de la circulation (prise dans son sens large) et des centai-

nes d'exemples d'aménagement réalisés dans des rues de quartier, sur des routes principales et dans des traversées de villages, dans différents pays d'Europe et en Suisse. Elle peut être commandée auprès de l'IREC - EPFL, au prix de Fr. 15. - (Fr. 12. - pour particuliers et associations sans but lucratif), CP 555, 1001 Lausanne (tél. 021/693 32 97) et auprès du GCR-Genève (prix unique de Fr. 15. -), 16, rue des Chaudronniers, 1204 Genève (tél. 022/29 29 44). La plaquette est également en vente dans certaines librairies.

Anne Tissot Schulthess. *La mise en œuvre de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre: Etat de la question en août 1989*. Cette monographie de 22 pages a été réalisée par l'auteur dans le cadre du cours IDHEAP en politique de l'environnement. Elle peut être commandée au prix de Fr. 5. - auprès du GCR-Genève (voir adresse ci-dessus).

Francine Loiseau. *La rue, un espace à mieux partager*. Cette brochure a été éditée par cinq institutions de France, de Belgique et de Suisse (IREC). Elle présente, sur 58 pages couleur, de nombreux arguments en faveur de la modération de la circulation et de nombreux exemples d'aménagement, réalisés en France et dans d'autres pays d'Europe. Elle peut être commandée au prix de Fr. 8. - auprès de l'IREC et du GCR-Genève (voir adresses ci-dessus).

Lydia Bonanomi. *Etude pour la modération de la circulation à Neuchâtel - Premières analyses et propositions de principe, avant-projets pour les premières réalisations*. Lausanne, IREC/EPFL, février 1990, 139 pages. Ce rapport peut être commandé auprès de l'IREC (adresse ci-dessus) au prix de Fr. 15. - .

Rue de l'Avenir

Rédacteur

Marc HOUVET
GCR - 26, bd Helvétique
1207 Genève - ☎ 022/736 57 77

Abonnement - Publicité

Même adresse

Tirage: 3000 ex.

GCR: Groupements représentés

- ADP - Association droit du piéton
- AST - Association suisse des transports
- Image de la cité - VS
- «La Rue» - groupe de travail de l'EPFL
- Pro Juventute
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

Présidence

Pierre François SCHMID
3, rue du Chapitre
1950 Sion - ☎ 027/22 94 64

Secrétariat

Anne TISSOT SCHULTHESS
Case postale 1568
2002 Neuchâtel - ☎ 038/24 00 39

Coordination romande

Alain ROUILLER
AST-16, rue des Chaudronniers
1204 Genève - ☎ 022/29 68 01

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contacts: Lydia Bonanomi, IREC
Case postale 555
1001 Lausanne - ☎ 021/693 32 98

Contacts locaux

Genève
Alain ROUILLER
AST-16, rue des Chaudronniers
1204 Genève - ☎ 022/29 68 01

Fribourg

Jean-Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue Saint-Pierre-Canisius
1700 Fribourg - ☎ 037/22 82 92

Jura

Jean-Claude HENNET
AST-9, rue de Chauv
2800 Delémont - ☎ 066/22 88 88

Neuchâtel

Anne TISSOT SCHULTHESS
Case postale 1568
2002 Neuchâtel - ☎ 038/24 00 39

Valais

Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
1, Pré-de-Savioz
3977 Granges - ☎ 027/58 12 47

Vaud

Jürg STAEHLI
7, chemin de Villard
1007 Lausanne - ☎ 021/23 00 92
ou 26 66 67

Le présent numéro a été produit par le groupe «La Rue» de l'EPFL (Editorial: Léopold Veuve, rédaction: Lydia Bonanomi).

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement ordinaire: Fr. 12.- (FF 50.-);

abonnement de soutien Fr. 20.- (FF 80.-)

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA _____ Localité: _____

A retourner à GCR - 26, boulevard Helvétique - 1207 Genève