

Rue de l'Avenir

P.P. ☆
2800 DELÉMONT 1

AST Bureau Conseil
c/o Alain Rouiller
16, rue des Chaudronniers
1204 GENEVE

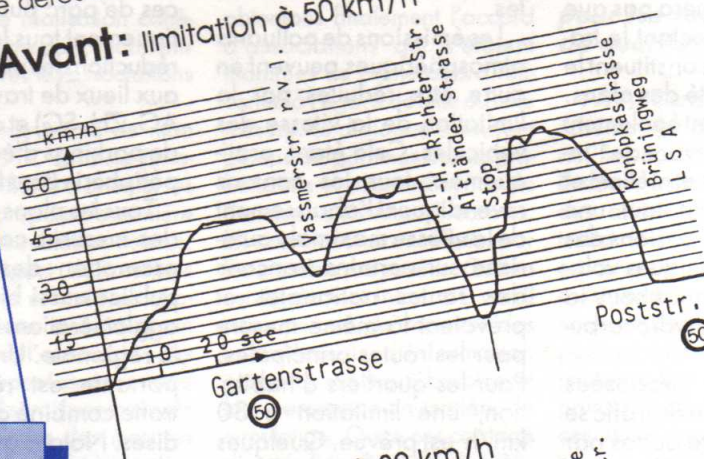
604236

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
1/91 8^e année

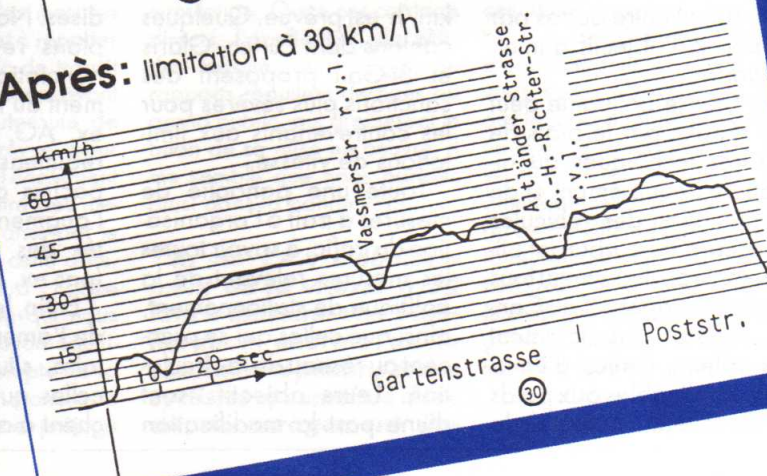
Modération de la circulation et environnement

Vitesses réelles mesurées à Buxtehude, par l'ADAC (équivalent du TCS), sur le même parcours, effectué par des automobilistes choisis au hasard et n'ayant reçu aucune instruction de conduite, avant et après l'introduction de la limitation à 30 km/h (accompagnée de mesures de modération du trafic). Après, le parcours se déroule de façon beaucoup plus régulière. (voir article p. 4)

Avant: limitation à 50 km/h



Après: limitation à 30 km/h



- Le trafic automobile dans le collimateur des plans de mesures, avec une interview de M. Freddy Wittwer
- Avantages de l'abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h
- Décrochements verticaux et nuisances sonores
- Diagnostic sécurité AST
- Association Droits du piéton

Le trafic automobile dans le collimateur des plans de mesures¹

Les articles 31 à 34 de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir) règlent la procédure à suivre dans les cas où, malgré la limitation préventive des émissions, les valeurs limites d'immission fixées dans l'annexe 7 de l'OPAir ne sont pas respectées. Si ces immissions excessives sont dues à plusieurs sources d'émissions, l'autorité cantonale est tenue d'établir un plan de mesures. Ce dernier doit identifier les différentes sources d'émissions et leur contribution aux immissions excessives, arrêter les mesures à prendre, ainsi que déterminer l'apport de chaque mesure à l'assainissement.

Conformément à l'article 42 al. 3 de l'OPAir, les plans de mesure devaient être établis dans les trois ans dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance, soit au 28 février 1989. Aucun canton n'avait établi de plan dans le délai prescrit. Jusqu'en février 1991, 12 cantons alémaniques ont adopté leur plan de mesures, 3 autres cantons dont un seul romand, à savoir le canton de Genève, disposent d'un projet.

On ne s'étonnera pas que les mesures affectant le trafic automobile constituent le centre de gravité des plans. Nombreuses sont également les mesures relevant de l'industrie, des arts et métiers et qui visent avant tout une réduction des émissions des composés organiques volatiles, mieux connus sous la dénomination «hydrocarbures».

Les mesures proposées dans le domaine du trafic se distinguent entre autres par rapport à l'objectif d'intervention.

La charge polluante peut être réduite par le biais de mesures techniques au niveau de l'équipement et de l'exploitation des véhicules ou encore du carburant utilisé. Ainsi pratiquement tous les plans suggèrent au Conseil fédéral l'abaissement des valeurs limites d'émissions applicables aux poids lourds et la diminution de la

teneur en soufre du carburant Diesel. Nombreux sont les cantons qui proposent l'introduction d'une taxe sur les poids lourds et d'une imposition des véhicules qui soient calculées en fonction des émissions (par ex. AG, BS/BL, ZH, UR). D'autres mesures visent la limitation de la consommation spécifique en carburant des véhicules (par ex. BS/BL, ZH, SH) ou la promotion de projets-pilote pour l'utilisation de voitures moins polluantes.

Les émissions de polluants atmosphériques peuvent en outre être réduites par la limitation de la vitesse des véhicules. Cela étant, pratiquement tous les cantons revendiquent l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons des routes nationales et prévoient la même mesure pour les routes principales. Pour les quartiers d'habitation, une limitation à 30 km/h est prévue. Quelques cantons dont Zurich, Glaris et St-Gall proposent des sanctions plus sévères pour les contrevenants aux limitations de vitesse.

Toute une panoplie de mesures a trait à l'organisation du trafic, à savoir toutes les mesures relevant de la politique de stationnement, ainsi que celles qui se prennent au réseau de la circulation. Leurs objectifs sont d'une part la modification

de la répartition locale de la pollution atmosphérique, d'autre part l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs ou des moyens de transport individuels non-motorisés. A ce titre, nous citons les mesures suivantes: introduction de zones interdites à la circulation des poids lourds (par ex. AG, BS/BL, SH), réalisation d'un schéma de circulation qui écarte le trafic de transit du centre-ville (par ex. GE), réduction des places de parc publiques (pratiquement tous les cantons), réduction des places de parc aux lieux de travail (par ex. AG, ZH, SG) et construction de parkings d'échange à la périphérie (tous les cantons).

Tous les plans contiennent des mesures concernant la promotion des transports publics aussi bien dans les agglomérations qu'à l'échelle régionale. Une place importante est réservée au trafic combiné de marchandises. Notons que quelques plans revendiquent la renonciation au développement du réseau routier (par ex. AG, LU, UR), voire le redimensionnement des capacités des routes suite à l'augmentation des capacités des transports publics (par ex. BS/BL, SO, SG).

Enfin, les mesures relevant de l'aménagement du territoire, situées en amont de celles qui précèdent, cherchent à agir sur les besoins

en mobilité. Voici quelques exemples: définition de zones mixtes (par ex. BS/BL), densification des zones à bâtir en coordination avec la desserte par les transports publics (par ex. BS/BL, SH, TI), desserte obligatoire par les transports publics des grandes surfaces commerciales et limitation de l'offre des places de parc (par ex. TI, SZ).

L'éventail des mesures retenues par les cantons dans leurs plans est grand et varié. Pour ce qui est de leur mise en oeuvre, il y a cependant lieu de rappeler que le plan de mesures ne représente qu'un instrument de coordination, les mesures devant être concrétisées en suivant la procédure ordinaire ouvrant par ailleurs les voies de droit contre les décisions prises. Enfin, des facteurs comme l'effectif et la charge de travail des services de l'administration, la disponibilité des crédits nécessaires, ainsi que les décisions prises par les autorités fédérales ou les législatifs cantonaux et communaux déterminent le sort de ces mesures.

Rita Imhof, IDHEAP

¹ A l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP) à Lausanne une recherche est en cours sur les plans de mesures dans le domaine du trafic. Elle fait partie du Programme no 25 du Fonds national de la recherche scientifique intitulé: Ville et transport.

Le plan OPAir à Genève

Le projet «Assainissement de l'air à Genève - Mesures à prendre dans le domaine de la politique des transports», première partie du plan «OPAir» genevois, a, outre le mérite d'être le premier de Suisse romande, au moins trois qualités majeures: la qualité «technique» (clarté des objectifs, sérieux des constats et inventaires, intelligence des mesures préconisées); la qualité, ensuite, d'être politiquement réaliste et, enfin, l'importance accordée à la participation de la population. **M. Freddy Wittwer**, directeur de l'Office des transports et de la circulation de l'Etat de Genève, répond ici à trois questions posées par «Rue de l'Avenir».

R. de l'A.: Comment le plan a-t-il été reçu par les différents groupes d'intérêt et associations. Y a-t-il eu un consensus. Quelles ont été les critiques les plus fréquentes ?

F.W.: Ce projet a été l'objet d'une consultation publique qui a remporté un vif succès: nous avons reçu plus de 40 réponses provenant, soit de groupes d'intérêt, soit de personnes privées. Leurs commentaires révèlent qu'il existe un consensus sur le fond du projet. Les grandes options proposées en matière de transport, telles que le développement des transports publics, le report du trafic de transit sur les axes périphériques, la politique du stationnement réallouant les places occupées par les pendulaires aux visiteurs et aux habitants et la modernisation du système de signalisation lumineuse, ont été bien accueillies. Le consensus achoppe sur des questions d'intérêt: chaque association souhaite que l'intérêt de ses membres soit prioritairement pris en compte, ce qui est fort logique, mais ne répond pas toujours à l'intérêt de tous. Toutefois, il faut reconnaître que les associations ont en règle générale joué le jeu, en acceptant l'ensemble des mesures, tout en demandant que tout soit mis en oeuvre pour préserver leurs intérêts sectoriels. Il est clair que c'est dans cette optique que les mesures proposées dans ce document seront mises en place.

Les critiques les plus fréquentes portaient sur des demandes de complément: calendrier des mesures, évaluation de leur impact sur la pollution de l'air, prise en compte des immissions

dues aux chauffages et industries, etc. Nous avons tenu compte de leurs demandes et la version finale du plan de mesures a été profondément remaniée.

R. de l'A.: Le plan propose des solutions de principe. Entrez-vous de premières difficultés pour la traduction de ces intentions en mesures concrètes, que cela soit sur le plan technique ou sur celui de leur acceptation par les associations ?

F.W.: Lors de la mise en oeuvre des mesures, nous devons faire attention à deux choses: d'une part respecter un planning de réalisation cohérent et, d'autre part, maintenir le contact avec les associations concernées.

Une grande partie de mon travail à l'OTC consiste justement à planifier et à orienter les études de transports de manière à faciliter la circulation de tous, dans le respect des normes OPAir. Nous examinons chaque problème technique en fonction de l'ensemble des mesures proposées dans notre document. Il serait par exemple vain de prendre des mesures de circulation visant à reporter l'ensemble du trafic de transit sur les axes périphériques avant l'ouverture de l'autoroute de contournement, prévue pour 1993. Mais il serait également illusoire de permettre des mesures facilitant le transit par le centre-ville jusqu'à cette date. Il s'agit de trouver à chaque problème technique qui nous est soumis une solution équilibrée, qui tienne compte de la situation actuelle en matière de circulation, mais ne préjuge

pas non plus les réalisations futures. Toute réalisation technique tiendra compte de ces exigences, mais nous devons également veiller à ce que toutes les mesures proposées dans ce document soient réalisées pour obtenir des résultats suffisants en matière de pollution de l'air.

En analysant les réponses reçues dans le cadre de la consultation ouverte sur notre document, nous avons constaté que beaucoup de remarques traduisaient une connaissance incomplète des problèmes de circulation. En expliquant les tenants et les aboutissants de certains problèmes et en relevant les conséquences de certaines mesures, nous obtenions finalement l'accord d'associations qui s'étaient montrées de prime abord réticentes à l'égard de telle ou telle mesure. Le dialogue a souvent permis de gommer des appréhensions et nous essayons de maintenir un contact direct avec les associations concernées par les mesures proposées. Ce lien est également interactif, car il nous permet de recevoir des compléments d'information précieux sur leurs besoins et leur perception en matière de circulation. Outre ces contacts directs, l'application du plan des mesures sera l'objet de rapports réguliers destinés au grand public, qui dresseront le bilan de sa mise en oeuvre. Il me semble que nous partons ainsi dans la bonne voie...

R. de l'A.: L'abaissement de la vitesse à 30 km/h entraîne une amélioration énorme de la sécurité des piétons et des cyclistes et constitue donc un encouragement im-



portant de ces modes de déplacement. Plus particulièrement, à cette vitesse-là, les cyclistes peuvent être intégrés dans le trafic, ce qui augmente de façon spectaculaire leur réseau. Sachant par ailleurs que cette vitesse-là fluidifie le trafic et en augmente le débit, qu'elle réduit également les émissions polluantes et le bruit, pourquoi le plan genevois ne la préconise-t-il pas pour les routes urbaines de liaison inter-secteurs ou, du moins, pour les routes urbaines de quartier ?

F.W.: Dans le contexte d'un schéma de circulation sectoriel, les routes urbaines de liaison inter-secteurs sont des artères sur lesquelles le trafic des véhicules motorisés est encore assez important, puisque les automobilistes sont encouragés à prendre ces axes pour se rendre d'un secteur à un autre. Les cyclistes n'emprunteraient pas spontanément ces itinéraires, qui leur font faire un détour pour passer d'un secteur à un autre. Or vous savez tout comme moi que le choix d'un itinéraire pour un cycliste passe toujours par le chemin le plus court. Les aménagements pour cyclistes au centre-ville sont donc prioritairement effectués sur des itinéraires directs, où la priorité leur est accordée. Des aménagements pour les cyclistes sont toutefois faits sur les routes ur-

suite en page 8

Avantages de l'abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h

Très probablement l'abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h réduit le bruit, la pollution de l'air et aussi la consommation d'essence. Sur des routes urbaines limitées à 30 km/h, les parcours se déroulent de façon plus régulière que sur celles limitées à 50 km/h. En effet, lorsque la limitation est de 50 km/h, il se produit un grand nombre de freinages, d'accélération et de changements de vitesse, car le conducteur est en droit, voire obligé (selon l'article 4, al 5 OCR), après chaque abaissement de la vitesse (cas très fréquent sur les routes en milieu urbain), d'atteindre à nouveau la vitesse de 50 km/h. De plus, ces phases de freinage et d'accélération sont plus longues et plus intenses que dans le cas d'une limitation à 30 km/h. Elles produisent un maximum de bruit et d'émissions polluant l'air et elles accroissent également la consommation d'essence. (voir graphiques de la page de couverture)

Suite aux nombreuses mesures faites en Allemagne, le «Umweltbundesamt» (l'Office fédéral allemand de l'environnement) tire la conclusion suivante concernant l'effet de la limitation à 30 km/h, comparativement à 50 km/h:

□ Niveau moyen des points de bruit (le niveau est mesuré à 7,50 mètres de l'axe de la chaussée): réduction de 5 à 6 dB (A).

□ Niveau moyen de bruit: réduction de 3 à 4 dB(A). Il est intéressant de savoir qu'une telle réduction équivaut à celle obtenue par une réduction de moitié du volume de trafic.

Une réduction des émissions polluantes

En 1995, seul environ 17% des voitures suisses ne seront pas encore équipées d'un catalyseur. Mais ces 17% produiront alors encore au moins autant d'émissions d'oxydes d'azote que les 83% de voitures avec catalyseur. Il est donc important de continuer à chercher à réduire la pollution produite par les voitures sans catalyseur. Reste de toute façon la question des émissions de dioxyde de carbone (effet de serre), sur lesquelles le catalyseur n'a pas d'influence, ainsi que celle de la consommation d'essence.

Le tableau ci-contre montre les conclusions auxquelles arrive le «Umweltbundesamt», au vu des résultats de différentes mesures effectuées en Allemagne, sur des par-

cours limités avant à 50 km/h, après à 30 km/h.

Etude du LFEM (EMPA)

Cette étude, commandée par l'Association des importateurs suisses d'automobiles¹, dit que sur des routes limitées à 30 km/h, les voitures polluent et consomment davantage que sur des routes limitées à 50 km/h. Cela s'explique par le fait que ce laboratoire a comparé deux choses qu'il était faux de comparer. En effet, pour ses essais effectués sur banc d'essai et non en situation réelle, il a admis, pour le cas d'une limitation à 30 km/h, autant de phases d'accélération et de freinages (et aussi «brutales» dans les deux cas) que pour celui d'une limitation à 50 km/h. Or, tel n'est justement pas le cas. Par définition, et les parcours réels le confirment, la conduite est nettement plus régulière sur les routes limitées à 30 km/h. De plus, le LFEM a admis que le passage à la 3^e vitesse se faisait à 35 km/h (en admettant sans autre vérification que 1800 tours/minute représentaient un optimum). En ce qui concerne ce dernier point, les mesures allemandes, effectuées sur le terrain, montrent toutes que tant les émis-

sions polluantes que la consommation diminuaient encore davantage lorsqu'on passait à la 3^e vitesse entre 25 et 27 km/h. A noter que pour atteindre des réductions maximales, les constructeurs d'automobiles devront modifier les véhicules dans ce but.

En clair, le LFEM a donc comparé les émissions et la consommation de:

1) Douze voitures de type différent (toutes équipées d'un catalyseur), «roulant» à vitesse constante, à 50 (en 3^e vitesse) et à 30 km/h (en 2^e vitesse). Résultat: la consommation d'essence² était plus importante à 30 km/h.

Nous pensons qu'il aurait au moins été nécessaire de faire l'essai également avec la 3^e vitesse pour le 30 km/h.

2) Les mêmes voitures «roulant» de façon dynamique (même nombre de phases d'accélération et de freinage), à 50 et à 30 km/h. C'est en particulier cette comparaison qui ne correspond à aucune réalité. Résultat: sauf pour l'une des voitures, la consommation d'essence était plus importante avec la limitation à 30 km/h.

3) Enfin, le LFEM a comparé tous les résultats, pour arriver à

la conclusion que la consommation minimale était obtenue avec une vitesse constante à 50 km/h, et la consommation maximale avec la conduite dynamique limitée à 30 km/h.

Mais, l'écart de loin le plus important constaté par le LFEM n'est pas l'un de ceux comparant le 50 au 30 km/h, mais celui entre les parcours à vitesse constante d'une part, et ceux à modes de conduite dynamiques d'autre part.

En conclusion

Pour une simulation s'approchant un tant soit peu de la réalité, il aurait fallu comparer une conduite assez dynamique avec la limitation à 50 km/h avec une conduite nettement plus régulière avec la limitation à 30 km/h. Le résultat aurait alors certainement penché en faveur de la limitation à 30 km/h.

Il est vrai que, pour pouvoir tirer des conclusions définitives, des recherches complémentaires s'imposent. C'est ce que l'Office fédéral de l'environnement a d'ailleurs décidé de faire, en entreprenant une importante étude à ce sujet.

Lydia Bonanomi

¹ «Enquête sur les gaz d'échappement et la consommation - vitesse 50 et 30», 25 septembre 1990.

² Nous ne relatons pas les résultats concernant les émissions polluantes, étant donné que ces valeurs sont extrêmement faibles pour les voitures avec catalyseur.

	En grande partie en 2 ^e vitesse	Dès 25 à 27 km/h, passage à la 3 ^e vit.
CO	-15%	-15%
HC	-10%	-20%
NOx	-30%	-50%
Consommation	+ 7%	- 7%

Décrochements verticaux et nuisances sonores

Les gendarmes couchés, seuils ou autres décrochements verticaux sont des mesures efficaces pour réduire la vitesse des véhicules. Malheureusement, ils ont la réputation d'être bruyants. Ce bruit constitue-t-il une gêne réelle? Pour tenter d'apporter une réponse à cette question, le GCR a mené une enquête rapide en quelques points de Suisse romande.

Sion

La Ville de Sion a introduit plusieurs seuils, tant dans la vieille ville que sur le réseau de desserte du coteau Nord.

«Aucune plainte n'a été transmise à la Commune à propos du bruit» nous a affirmé l'Officier de Police chargé des problèmes de circulation.

Interrogé à ce propos, un riverain direct d'un seuil aménagé sur la rue de

Gravelone nous a par ailleurs confié: «Au début, le bruit de l'impact des roues des véhicules venant à vitesse élevée contre le seuil était nettement perceptible, tout comme celui des freinages d'urgence à la vue de ce décrochement suivis de démarrages intempestifs. Puis, petit-à-petit, l'attractivité de cette route a diminué pour le transit et seul un trafic d'habités est resté sur cet axe. Avec les seuils,



Neuchâtel, rue des Sablons.

Genève

Le cas de la rue Liotard

A la suite de nombreuses pétitions de parents d'élèves du quartier de la Servette, la ville de Genève et le département de justice et police décidaient en février 1984 d'installer - en première étape - devant l'école de la rue Liotard, le premier seuil de ralentissement du canton de Genève.

Peu après son installation, nouvelle pétition des riverains qui se plaignent ...du bruit des voitures occasionné par le nouvel aménagement: freinage et passage sur le seuil.

La deuxième étape fut alors rapidement mise en place: bastion à l'entrée de la rue et seuil de ralentissement intermédiaire pour empêcher les véhicules de prendre de la vitesse. La parade à la deuxième pétition était trouvée. Il n'y eut plus de problè-

mes de bruit, tous les riverains étaient satisfaits. Les automobilistes roulaient à une vitesse adaptée sur toute la longueur de la rue et non plus seulement devant l'école.

Moralité de l'histoire

Le seuil de ralentissement ne doit pas être envisagé comme un élément isolé mais doit être intégré dans une réflexion plus générale et dans un ensemble de mesures. **AR**



Le seuil devant l'école.

ces usagers ont adapté leur vitesse au nouveau statut de la route, et l'inconvénient du bruit a disparu.»

De là à conclure qu'un seuil n'est pas forcément bruyant si les véhicules roulent à vitesse modérée...

P-F S

Neuchâtel

La rue des Sablons, qui supporte un trafic journalier de 8 000 véhicules a été récemment modérée sur toute sa longueur. Traversant un quartier d'habitation, d'écoles et de commerces, cette rue était en effet devenue très dangereuse pour les piétons et les deux-roues. Pour améliorer la situation, deux refuges ont été réalisés à l'Est de la rue et deux traversées piéto-

nes rehaussées à l'Ouest.

Afin d'éviter une augmentation du bruit provoquée par des coups de frein de dernière minute, des crissements de pneus et des chocs d'amortisseurs, les Autorités ont particulièrement soigné la signalisation, de manière à rendre ces obstacles visibles de loin, de jour comme de nuit. A chaque extrémité de la rue, on a ainsi installé le signal «autres dangers» (art. 15 OSR) avec la mention «modération du trafic» sur une plaque complémentaire. Les signaux ont par ailleurs des clignotants à chaque sommet du triangle et attirent de ce fait l'attention du conducteur, particulièrement de nuit lorsque les riverains sont le plus sensibles au bruit du trafic.

Cette solution semble donner satisfaction. **AT**

Diagnostic sécurité AST

Une prestation du Bureau-Conseil AST



Pour répondre aux nombreuses demandes d'information et de conseils en matière de modération de la circulation et de sécurité routière l'AST créait en Romandie, il y a bientôt 8 ans, un Bureau-Conseil AST. Toutefois, le nombre de cas à traiter augmentant rapidement, et les besoins se faisant plus précis, le Bureau-Conseil AST a mis au point il y a 18 mois un diagnostic sécurité permettant de répondre par une analyse simple mais concrète aux nombreuses demandes.

Illustrons ces diagnostics sécurité par des cas concrets.

Insécurité sur le chemin de l'école

L'association de parents d'élèves (APE) d'un village traversé par une route cantonale inquiète de l'insécurité sur le chemin de l'école demande au Bureau-Conseil AST de faire des propositions pour éliminer ou réduire les points noirs. Le **diagnostic sécurité AST** permet de faire 3 propositions concrètes. L'APE contribua en procédant à des comptages, à la mise au point des plans de cheminements des enfants et fournit des photos pour illustrer les dangers du chemin de l'école.

Contacts et renseignements

Bureau-Conseil AST

16, rue des Chaudronniers
1204 Genève

Téléphone
022/29 68 01

Télécopie
022/29 30 56

Mandat communal

Pour répondre à une pétition des riverains d'une artère de quartier une Commune demande au Bureau-Conseil AST de proposer les mesures les moins coûteuses possible permettant

d'assurer une bonne sécurité. Le **diagnostic sécurité AST** proposa toute une série de mesures simples, n'impliquant pas de construction pour régler ce problème. De plus, il fut possible de créer des places de stationnement supplémen-

taires et de nouvelles facilités pour les cyclistes.

Suppression d'un trottoir

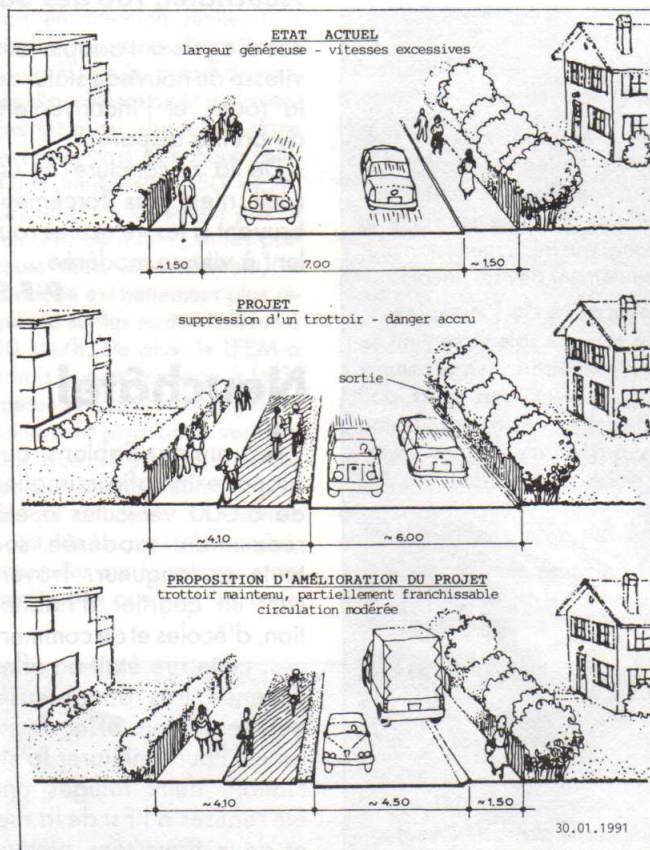
Un groupe de parents s'inquiète des projets de la Commune de purement et simplement supprimer un trottoir pour permettre la réalisation d'une piste cyclable. Le **diagnostic sécurité AST** a démontré qu'il était possible de réaliser la piste cyclable sans supprimer le trottoir (voir illustration ci-contre).

Au service de qui ?

Le **diagnostic sécurité AST** s'adresse aux associations de parents et d'habitants ainsi qu'aux communes (sur mandat). Un examen de la situation sur place et la discussion avec les personnes concernées permettent de proposer les solutions envisageables et de donner des conseils sur les démarches à entreprendre.

Dans de nombreux cas ces **diagnostics sécurité AST** sont effectués en collaboration avec des membres du GCR.

Alain Rouiller



30.01.1991

Association Droits du piéton

ADP

La marche est à l'évidence le moyen de locomotion le plus écologique. Les plans de mesures au sens de l'art. 31 de l'OPAir visent d'ailleurs à la favoriser. Le projet du canton de Genève montre, par exemple, qu'une diminution de 25% des déplacements en véhicules automobiles (hypothèse-cible entre 1990-2002), implique, en autres, une augmentation de 30% des déplacements à pied.

Chacun s'accorde à dire qu'une incitation à la marche passe par une redistribution de l'espace public qui tienne mieux compte des besoins du piéton. Dans ce cadre, la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) est utile. En effet, la loi demande aux cantons d'établir des réseaux de chemins piétonniers dont la fonction est ainsi définie à l'art. 2 al. 3: «Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les lieux de détente et les centres d'achats.» Ces chemins doivent être sans dangers et agréables.

Les accès aux arrêts des transports publics

L'un des aspects de ces réseaux est l'accès aux arrêts des transports publics. L'ADP a publié un ouvrage sur cette question intitulé «La réalisation des accès aux arrêts des transports publics

et aux gares: circulation et exploitation» (1988, en allemand, Prix Fr. 22.-) que nous présentons brièvement.

L'ouvrage rappelle que la majorité des usagers des transports publics sont des piétons. L'accès aux stations devrait donc être à chaque fois bien étudié. Des recommandations sont proposées pour que soient respectés les trois principes suivants:

1. Les stations doivent se trouver au bon endroit.

Dans cette perspective, l'on évitera des détours aux voies d'accès en prévoyant des accès complémentaires aux quais.

En ce qui concerne les stations des trams et des bus, elles doivent se trouver aussi près que possible des centres d'attraction.

2. Les liaisons piétonnières nécessaires doivent être assurées.

Près des gares, il devrait y avoir des chemins pour piétons partant au moins dans les quatre directions principales. Des mesures adéquates doivent être prises pour assurer les meilleurs



Grande zone de développement dans les Hauts de Lausanne comprenant trois ensembles d'habitation (à droite sur la photo). On n'a pas eu l'idée de faire passer les bus à l'intérieur des quartiers. Les piétons doivent ainsi faire un long trajet sur des routes monotones pour atteindre les arrêts de bus.

accès aux arrêts des transports publics depuis les secteurs d'habitation.

3. L'accès aux stations ne doit ni être gêné ni menacé par le trafic individuel.

Du point de vue de la sécurité, il faut écarter des abords des gares la circulation routière qui n'a rien à voir avec la gare elle-même. En ce qui concerne les temps d'attente pour les piétons aux signaux lumineux, ils ne devraient pas dépasser 40 secondes ou alors dans certains cas, la phase verte pour piéton devrait être coordonnée avec l'arrivée des bus. Lorsque les piétons ont la possibilité de s'an-

noncer en pressant sur un bouton, cette mesure n'a de sens que si leur demande est traitée en priorité après celle des transports publics. Les installations dans lesquelles la demande ne sert qu'à garantir que la phase verte des piétons ne sera pas sautée dans la succession des feux sont inadmissibles.

Si ces questions vous intéressent, vous pouvez vous procurer l'ouvrage qui comprend de nombreux schémas et qui expose en détails l'ensemble des mesures qui peuvent être prises pour respecter ces trois principes.

Anne Tissot

Prochaine assemblée générale de l'ADP

Le 21 septembre 1991 à Neuchâtel

Le programme vous parviendra ultérieurement.

suite de la page 4

baines de liaison lorsque la sécurité l'exige, mais qui ne vont pas jusqu'à limiter la vitesse de tous les véhicules motorisés à 30 km/h.

Le problème est similaire pour **les piétons**. En outre, nous aurions un problème légal pour instaurer une limitation de vitesse à 30 km/h. sur les routes urbaines de liaison intersec-teurs. Ces routes sont la plupart du temps soumises à la limitation de vitesse à 50 km/h. régie par l'article 4, lettre a, de l'Ordonnance fédérale sur la circulation routière, et il faut remplir certaines conditions pour obtenir une dérogation à cette limitation réglementaire de vitesse. Sans m'étendre sur la procédure juridique, je peux néanmoins vous dire que ces conditions sont suffisamment

restrictives pour qu'il soit peu probable d'obtenir une telle dérogation pour des artères urbaines de liaison intersec-teur. Il faut prendre des mesures là où le contexte s'y prête.

Concernant **les routes urbaines de quartier**, nous avons déjà annoncé dans le projet d'assainissement de l'air que nous favoriserons l'instau-ration de zones 30 km/h. et de rues résidentielles limitées à 20 km/h. dans les quartiers. Ces mesures favorisent les déplacements des deux-roues et des piétons, car elles sont fondées sur un partage égalitaire de la chaussée pour tous les usa-gers. Selon la législation fédé-rale actuellement en vigueur, il faut néanmoins remplir cer-taines conditions bien précises pour instaurer de telles limita-tions générales de vitesse, par une zone ou par des rues rési-

dentielles. C'est également là où ces conditions seront rem-plies que nous appliquerons ces mesures. Nous avons déjà instauré une zone 30 km/h. dans le quartier des Grottes, et étudions actuellement la possi-bilité d'étendre notre action à tous les quartiers qui s'y prêtent. Toutefois, comme je vous l'ai déjà souligné, il ne sert à rien de prendre des mesures hors de tout contexte. La circu-lation est un tout, et c'est seule-ment en maintenant un pro-gramme de réalisation cohé-rent que nous pourrions lutter de manière efficace contre la pollution de l'air. Il serait con-traire au principe d'efficacité de prendre des mesures qui seraient inadéquates, et qui auraient pour seule fonction de ne jamais être respectées.

Journée d'étude ASPAN

Association suisse pour l'aménagement national, groupe pour la Suisse occidentale
le 23 mai 1991 à l'EPFL, Dorigny/Lausanne

Les communes, la pollution de l'air et le trafic automobile

- La mobilité
- Emission/immission des agents polluants, plans de mesures des cantons
- Moyens et compétences dont disposent les communes
- Exemples de modération du trafic

Conférenciers: Mme **L. Bonanomi** (IREC, Lausanne), MM. **W. Baehler** (Délégué à l'environnement de la ville de Lausanne), **P. Knöpfel** (Prof. à l'IDHEAP, Lausanne, **R. Mona** (Chef du service de l'hygiène et de l'air des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne), **L. Recordon** (avocat, Lausanne), **J. Vicari** (prof. d'architecture à l'Université de Genève).

Le programme détaillé peut être demandé au **secrétariat central de l'ASPA**. Schänzlihalde 21, 3013 Berne, ☎ 031/42 64 44.

Rue de l'Avenir

Abonnement 1991

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» pour 1991 (4 numéros par année)

Abonnement normal: **Fr. 15.-** (FF 60.-); abonnement de soutien: minimum **Fr. 20.-** (FF 80.-)

Abonnement aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrada): **Fr. 30.-**

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au **Secrétariat du GCR - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel**

Merci de payer votre abonnement 1991 avec le bulletin de versement annexé.

Rue de l'Avenir

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
Secrétariat GCR
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel

GCR: Groupements représentés
• ADP - Association Droits du piéton
• AST - Ass. 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
10, rue du Rhône
1950 Sion ☎ 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Trésorier de Rue de l'Avenir
Yvan Capt
32, Ch. de Belle Cour
1213 Onex

Trésorier du GCR
Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne ☎ 021/23 50 91

Coordination romande
Alain ROUILLER
AST - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève ☎ 022/29 68 01
Fax 022/29 30 56

Centre de documentation et appui technique
Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contacts: Lydia BONANOMI
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
Fax 022/29 30 56

Fribourg
Jean-Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue St-Pierre-Canisius
1700 Fribourg ☎ 037/22 82 97

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

Neuchâtel
Anne TISSOT-SCHULTHESS
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 00 39

Valais
Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
Pré-de-Saviez 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 47

Vaud
Jurg STAEHLI
7, chemin de Villard
1007 Lausanne ☎ 021/23 00 92
ou 021/26 66 66

Composition et mise en page
Secrétariat romand AST, Delémont