

Rue de l'Avenir

JAB 2800 DELEMONT 1

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année

1/92 9^e année



- Politiques restrictives du stationnement en Suisse romande
- Modération du trafic à Sion
- Concours national «Piétons? C'est sûr!»
- Plan directeur des chemins pour piétons en consultation au Locle
- Appel aux bureaux d'étude

Quelle politique du stationnement?

Le comité du GCR remercie les lecteurs de «Rue de l'Avenir» de payer leur abonnement 92 (Fr. 15.-) au moyen du bulletin de versement annexé.

Politiques restrictives du stationnement

On s'y met en Suisse romande, avec prudence

La politique du stationnement est l'un des instruments privilégiés pour contrôler le volume du trafic motorisé individuel, pour doser l'accessibilité de la ville pour différentes catégories d'usagers et, enfin, pour influencer la répartition des activités dans les secteurs de la ville. Parmi d'autres villes, Genève et Lausanne s'approprient à agir dans ce domaine.

L'exemple genevois

Chaque déplacement en voiture individuelle commence et se termine sur une place de stationnement. Ce lien très étroit de l'un avec l'autre est trop souvent oublié. Cela signifie pourtant qu'il est possible d'intervenir sur le le trafic individuel en modifiant, dans le temps ou l'espace, la disponibilité du parcage¹.

A Genève, le département de justice et police veut, par l'intermédiaire de son Office des transports et de la circulation (OTC), mettre sur pied une nouvelle politique du stationnement. Un plan directeur est prévu. Notons toutefois qu'en même temps le Grand Conseil traite d'une initiative du parti libéral qui réclame 10 000 places de stationnement.

Les nouveaux squatters

L'OTC a fait procéder à 3 enquêtes² très poussées. Deux catégories d'usagers ont particulièrement été visées: les pendulaires et les visiteurs. Ces enquêtes fournissent une multitude de renseignements sur le stationnement et les déplacements dans le canton.

Tentons d'y voir plus clair dans ce rapport fourmillant de chiffres et de tableaux. Des 50 000 pendulaires qui se rendent journalièrement dans l'agglomération gene-

voise près de 60% n'utilisent pas du tout leur véhicule la journée. Ces 30 000 *pendulaires fixes*, qui laissent leur voiture tôt le matin pour la reprendre à 18 heures le soir, posent le maximum de problèmes pour la gestion de la circulation aux heures de pointe. Le surcroît de circulation occasionné par ces automobilistes gêne en effet les transports publics au moment où ils devraient être le plus performants.

L'OTC considère que si le quart de ces automobilistes pendulaires fixes qui se rendent à Genève cessaient de «squatter» la journée entière les places de stationnement dans l'hypercentre, circuler et parquer à Genève cesserait d'être un cauchemar. Il est par contre admis que les 20 à 25 000 *pendulaires actifs* qui ont besoin de leur voiture la journée puissent continuer à le faire.

Un nouveau garage de 35 000 places

Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement et des ordonnances y relatives, il devient de plus en plus difficile de construire des garages collectifs d'une certaine importance, au grand dam des partisans de la voiture. Pourtant, ceux-ci oublient un élément très important, qui

Plan de mesures

Le plan de mesures genevois pour répondre à l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAIR) comporte un volet stationnement. Les principales mesures en sont:

1. Amélioration de l'accessibilité au centre-ville en voiture par la création de places de courtes durées en proportion de la diminution du trafic de transit.
2. Construction de nouvelles places de parc pour habitants.

3. L'offre de parcage pour les besoins professionnels et deux-roues sera satisfaite.
4. Compensation en surface des places créées en sous-sol au profit des transports publics, des piétons et des deux-roues.
5. Les places de stationnement des pendulaires fixes seront réaffectées aux habitants et visiteurs.
6. La création de parcs d'échange en périphérie sera encouragée.

ressort des 3 enquêtes genevoises. Le moyen le plus simple d'offrir de nouvelles places pour les visiteurs est d'empêcher les pendulaires fixes d'utiliser les places de stationnement de l'hypercentre. Dans l'hypothèse de travail, les 7 000 places libérées par le quart des pendulaires fixes permettraient à 35 000 visiteurs supplémentaires (7 000 places utilisées 5 fois) de venir au centre-ville. Cette réflexion reste toutefois en partie théorique car l'apport d'un trop grand nombre de véhicules poserait d'autres problèmes, même hors heures de pointe.

Genevois indisciplinés: que fait la police?

Un autre axe d'intervention pour tenter de juguler l'anarchie actuelle du stationnement consisterait à lutter contre l'indiscipline des Genevois: dans la journée un véhicule sur cinq est garé

illégalement. De plus, les places courtes durées sont occupées de façon quasi illimitée. Dans le quartier des banques près du Grand Théâtre, des huissiers rechargent même les parcètres théoriquement limités à 2 heures. Une action énergique de la Police dans ce domaine permettrait, selon l'ancien ingénieur de la circulation genevois Jean Kräyenbühl, de diminuer le volume de la circulation de 20%!

L'OTC s'est fixé comme priorité de faciliter le stationnement habitants et professionnels et de dissuader celui des pendulaires fixes.

Alain Rouiller

¹ Rapport sur la planification du stationnement de la ville de Berne, 1983.

² Circulation 2002: résultats de 3 enquêtes sur le stationnement dans le centre de l'agglomération genevoise, DJP/OTC novembre 1991.

L'exemple lausannois

Un préavis de la Municipalité est actuellement examiné par une commission du Conseil communal et, si tout va bien, il devrait être adopté avant l'été. Résultant de discussions intenses au sein d'une commission représentant les partis et les principaux groupes d'intérêts¹, le scénario «maîtrise», préféré aux deux scénarios extrêmes «modération» et «parking au centre», est un compromis. Malgré cela, les commerçants du centre et leur mouvement «Pour que vive Lausanne» combattent ouvertement le préavis et ils viennent de déposer une pétition «Pour un centre accessible, animé et agréable à vivre».

Création de places nouvelles au centre-ville

Certaines villes suppriment toute possibilité de création de nouvelles places (y compris pour les résidents, sachant notamment qu'il est très difficile d'empêcher les propriétaires de louer des places à des pendulaires). Lausanne prévoit cette possibilité, à l'intention des résidents, des clients et des pendulaires dynamiques. Les places nouvelles doivent en premier lieu remplacer les places supprimées en surface mais il s'agit aussi de «s'efforcer de satisfaire les besoins des clients et visiteurs». La question du nombre de ces places, et surtout de celles destinées

aux clients et visiteurs du centre, est l'objet central de la controverse autour du préavis.

Quant aux deux opérations d'envergure qui sont en préparation au cœur même de la ville (les plans partiels d'affectation du Flon et du Rôtillon). La Municipalité veut attendre les projets définitifs avant de se prononcer sur le nombre de places qui pourront y être créées. Mais il semble logique qu'en cas d'acceptation du préavis, les mêmes restrictions devraient y être appliquées que celles valant pour les autres garages-parcs, soit 0 à 20% du nombre de places qu'on prévoit d'habitude (conformément à la norme de l'Union suisse des professionnels de la route).

Il faut aussi savoir que les

Photo de couverture

Dans le quartier sous-gare à Lausanne, un essai de zone bleue avec traitement préférentiel des riverains (macarons) est en cours.

garages-parcs du centre ne sont actuellement pas saturés (centre-ville: environ 80%, périphérie du centre: environ 60% d'occupation).

Une question de fond: l'accessibilité en voiture est-elle déterminante pour la vitalité du commerce dans les centres-villes?

La réponse est difficile, car la question est très complexe. Ce que l'on peut dire, c'est que, comparativement

¹ Comme d'habitude sans l'ATE (l'ex-AST) qui, à Lausanne comme au canton, n'a encore jamais été acceptée comme interlocuteur.

Les principaux objectifs et mesures prévues

Le tableau ci-dessous résume très succinctement les objectifs et les mesures prévues.

Objectifs	Mesures			
	Gestion		Aménagement	
Refouler les pendulaires fixes	en transformant la quasi-totalité des 5510 places de longue durée existantes dans le centre et sa périphérie, en places de courte ou de moyenne durée.	en incitant les propriétaires de garages-parcs et de places tout à fait privées (et notamment celles des administrations) à limiter le nombre de places louées à des pendulaires fixes.	en appliquant les grandes lignes de sa politique du stationnement dans le cadre des négociations avec les promoteurs de parkings désireux d'obtenir des droits de superficie.	en créant 3000 à 5000 places dans des parkings d'échange en périphérie.
Offrir des places de courte durée aux clients et aux visiteurs¹	voir ci-dessus.	voir ci-dessus, en les mettant notamment à disposition des clients et visiteurs.	voir ci-dessus.	par la création de garages-parcs.
Offrir des possibilités de stationnement aux résidents²	en leur accordant un traitement préférentiel sur des places de courte durée (macaron): 500 places au centre, 3600 dans sa périphérie.	en incitant les propriétaires à louer des places à des résidents ou de pratiquer le soir et pendant la nuit des tarifs attractifs pour les résidents.	voir ci-dessus.	par la création de places privées.
Offrir des possibilités de stationnement de moyenne durée en périphérie du centre aux pendulaires dynamique³	en transformant 2700 places de longue durée de la périphérie du centre en places (payantes) de moyenne durée (maximum 3 heures).	en incitant les propriétaires de garages-parcs et de places tout à fait privées (et notamment celles des administrations) à offrir des places aux pendulaires dynamiques.	voir ci-dessus.	par la création de places dans des garages-parcs.

¹ Du centre et de sa périphérie, ainsi que dans les centres secondaires en grande périphérie (La Sallaz, Chailly et Ouchy).

² A propos des «zones bleues avec macarons pour les résidents», voir l'article de Pierre-François Schmid dans *Rue de l'Avenir* No 2/90.

³ Pendulaires utilisant leur voiture durant la journée.

Comparaison des places de stationnement au centre-ville

Villes	Total		Dans garages-parcs		Places courte durée	
	abs.	par ha	abs.	par ha	abs.	p.r. ¹
Zurich	9 400	52	1 700	9	4 000	6
Berne	8 000	67	4 000	33	4 500	15
Lausanne	10 800	86	5 200	42	3 900	18

¹ Places par 1000 habitants – population urbaine de référence (= population de la ville + pendulaires immigrants + acheteurs potentiels immigrants).

Source: METRON, Scénarios de développement des transports, rapport de concept, 1991.

Lutter contre le parcage sauvage



Le stationnement illégal progresse. On laisse sa voiture un peu partout sur les voies réservées aux bus, sur les bandes cyclables, et surtout sur les trottoirs¹. Cette pratique représente non seulement une sérieuse détérioration de la situation des piétons, mais les places illégalement occupées sont génératrices d'un trafic supplémentaire.

«Lorsque la demande est importante, les meilleures mesures de gestion ne servent à rien si elles ne sont pas accompagnées de contrôles systématiques et de sanctions dissuasives.»²

Zurich veut donc sévir: mise à la fourrière, sabots, amendes élevées et permis à points. Quant aux contrôles, on demande une augmentation des montants prévus pour les amendes d'ordre (celui-ci est depuis 1970 resté à Fr. 20.-, alors que le coût de la vie a augmenté de 150%) et on examine actuellement la possibilité de les confier à des organismes privés, du moins en ce qui concerne les zones bleues. Toutes ces mesures nécessitent des amendements au niveau de lois cantonales et de l'ordonnance fédérale sur les amendes d'ordre.

Faut-il en venir à la dénonciation par des privés?

A Zurich cela s'est fait et, semble-t-il, cela a amené la police à prendre le problème au sérieux et à proposer les mesures citées ci-dessus.

Naturellement la dénonciation est choquante, mais nous relatons malgré tout l'expérience. Pour les personnes qui le font à Zurich, il faut surmonter les réticences, car il s'agit de reconquérir un droit sur les espaces occupés. D'ailleurs, parce que la dénonciation est un droit inscrit, la police zurichoise a collaboré avec les habitants à l'établissement d'un formulaire ad hoc. L'effet des dénonciations est spectaculaire: les amendes sont d'emblée de 70.- à 150.- Fr. et les coupables ne récidivent pratiquement pas, contrairement aux amendes d'ordre perçues comme quelque chose d'anonyme.

¹ Voir à ce sujet la brochure publiée par le GCR - Genève: «Les trottoirs: quel espace pour les piétons?», 1989

² Tiré de Parkierung 1991, Stadtplanungsamt Zurich.

à d'autres villes, Lausanne a un centre-ville bien accessible.

C'est probablement parce que l'offre en stationnement y est importante qu'à Lausanne on utilise nettement plus la voiture que dans d'autres villes pour faire les achats au centre-ville.

Part des clients qui viennent en voiture pour les achats au centre-ville

Lausanne	34%
Bienne	24%
Soleure	19%
Zurich	17%

Source: idem tableau ci-dessus

Voici encore un résultat tiré d'une étude récente effectuée par le Stadtplanungsamt de la ville de Zurich (Standortqualität der Innenstadt – Attraktivitätsprofil für den Detailhandel, 1991). Cette étude met en évidence l'importance déterminante de la qualité des rues du centre (y compris le niveau peu élevé de bruit et de pollution de l'air) dans la concurrence contre les grandes surfaces de vente à l'extérieur.

Ainsi, on constate, concernant le centre de Zurich, une corrélation très positive entre le facteur «ambiance attractive pour les achats» et les facteurs «densité des passants», «peu de trafic», «qualité de l'espace» et «prix élevés des terrains» et une seule corrélation négative: plus un lieu est accessible en voiture, moins il est attractif.

Comment agir sur les places privées?

D'abord un constat. Comme partout ailleurs, la possibilité d'intervention de l'Autorité est considérablement limitée par le fait que la majorité des places de stationnement sont des places privées. A Lausanne, sur le total des 72 000 places recensées, 45 650, soit 63%, sont des places privées et, parmi les quelque 18 000 places privées du centre-ville et de sa périphérie, environ 10 000 sont louées à des pendulaires.

La Municipalité de Lausanne veut agir par «incitation», en espérant au moins obtenir des résultats auprès des administrations, qui devraient être moins généreuses dans l'attribution de places aux fonctionnaires. Le préavis met donc l'accent sur le contrôle de la création de nouvelles places privées.

Ailleurs, on pense qu'il est possible d'agir de façon efficace au niveau des places privées existantes. Les plans OPAIR des cantons de Suisse alémanique prévoient pratiquement tous le prélèvement d'une taxe à payer par les entreprises pour les places de leurs employés pendulaires fixes et ils demandent à la Confédération de créer la base légale pour cela (la ville de Zurich compte avec une recette de 30 millions/an par cette mesure). La ville de Zurich veut modifier la loi afin de pouvoir obliger des entreprises à supprimer des places privées, lorsque le nombre de leurs places dépasse sensiblement la norme, etc.

Les parkings d'échange

Lausanne compte beaucoup sur les parkings d'échange. Or, les villes qui ont misé sur cette mesure en créant un grand nombre de ces parkings ont toutes dû

(suite à la page 8)

Modération du trafic sur l'avenue du Petit-Chasseur à Sion

Sion, capitale du Valais, constitue un pôle régional d'activités important à l'échelle du canton. Administration, écoles, services et autres bureaux y drainent journalièrement de nombreux pendulaires. La topographie de la vallée du Rhône et la configuration actuelle du réseau routier font que certains échanges régionaux doivent impérativement transiter par le réseau urbain. Des charges de trafic non négligeables sont ainsi amenées dans des quartiers qui se passeraient bien de ces nuisances supplémentaires.

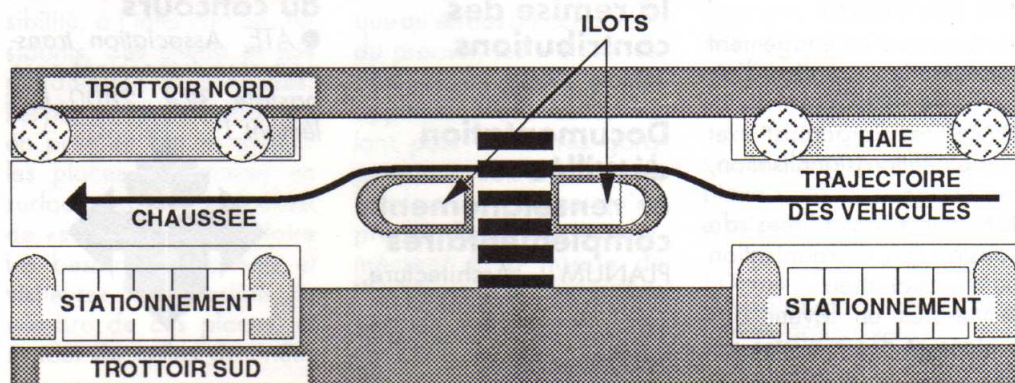
L'avenue du Petit-Chasseur à Sion constitue un exemple caractéristique de cette situation. Sa position dans le réseau routier sédunois en fait un axe privilégié pour les échanges entre la rive droite du Rhône (coteau de Savièse et d'Ayent) et les axes de transit de la plaine du Rhône.

Axe rectiligne sur près de 800m, avec un gabarit confortable (7,5m de chaussée) et traversant un quartier d'habitation et d'écoles, le Petit-Chasseur était le théâtre «d'exploits automobiles» inquiétants. Cette situation a amené les gens du quartier à se regrouper en association, pour demander aux autorités d'intervenir de manière urgente.

Un mandat a été confié à un bureau spécialisé pour étudier le réaménagement de cette avenue. Les objectifs imposés par la Municipalité étaient notamment de:

- réduire la vitesse moyenne des véhicules et interdire le dépassement;
- éviter un transfert de charges sur d'autres axes de quartiers;
- assurer une bonne fluidité aux 9000 v/j enregistrés;
- intégrer les deux roues dans l'aménagement;
- garantir le passage des bus sédunois.

Différentes variantes ont été analysées au niveau du



Aperçu schématique du principe d'aménagement des îlots.

principe (échelle 1:500). La solution finalement retenue est brièvement présentée ci-après.

Portes d'entrée

À l'Est et à l'Ouest, le Petit-Chasseur se greffe sur des axes cantonaux. Un soin particulier a donc été donné à l'analyse des entrées, afin de sensibiliser l'automobiliste au fait qu'il entre dans une zone différente. Ce problème était surtout sensible à l'Est de l'avenue, celle-ci se trouvant dans le prolongement visuel direct du réseau cantonal. L'aménagement proposé n'a cependant pas reçu l'aval du Canton, et la situation n'a pas encore été modifiée à ce jour. Dans la partie Ouest, un giratoire devait permettre de déclasser l'entrée du Petit-Chasseur qui se trouve là aussi dans le prolongement direct de la transversale menant à l'autoroute. Cette proposition a également fait l'objet de nombreuses discussions, mais là,

un consensus a été trouvé et l'aménagement devrait être entrepris dans les prochains mois.

L'aménagement de la rue

La proposition retenue prévoyait le rétrécissement de la chaussée à 6m. Pour interrompre le tracé rectiligne, des îlots de protection ont été prévus au droit des traversées piétonnes, avec un double objectif:

- réduire la vitesse des véhicules par un décrochement horizontal;
- améliorer la sécurité des piétons qui peuvent traverser l'avenue en deux temps.

Si le concept général a été retenu, certaines modifications ont été apportées lors de la réalisation. Le gabarit de la chaussée a ainsi été maintenu pour l'instant à 7m. Ce choix découle essentiellement de critères économiques, puisque le déplacement de 50cm de la bordure Nord existante sur plus d'un kilomètre signifiait

des coûts supplémentaires importants. Au droit des îlots, la géométrie était imposée par le passage des bus urbains. Pour assurer une bonne efficacité de l'aménagement pour les voitures de tourisme, une bordure basse franchissable ($h = 5\text{ cm}$) a été prévue. Dans la réalité, celle-ci a été réduite dans sa longueur pour améliorer le confort des bus. Ce choix s'est fait au détriment d'une réduction plus marquée de la vitesse des véhicules.

Aucun aménagement pour les deux roues n'a été proposé dans les secteurs Est et Ouest de l'avenue. Il est en effet apparu trop dangereux d'y faire converger des vélos, sans pouvoir ensuite assurer la continuité du réseau. Seule la partie centrale de l'avenue a ainsi été dotée d'une piste cyclable sur le côté des écoles. Cette piste fonctionne comme axe collecteur et dirige

(suite à la page 6)

Concours national «Piétons? C'est sûr!»

Un jury interdisciplinaire choisira les meilleurs exemples de réalisations en faveur de la sécurité des piétons.

Catégories du concours

- Mesures d'aménagement (construction, création d'espaces verts)
- Mesures d'organisation et d'exploitation (signalisation, marquage)
- Mesures combinées de construction, d'organisation ou d'exploitation
- Mesures en faveur des piétons et des cyclistes sur des surfaces de circulation mixtes
- Modèles ou concepts de circulation, programmes d'action
- Travail d'information publique (campagnes, actions)

Délai pour la remise des contributions

30 juin 1992

Documentation détaillée et renseignements complémentaires

PLANUM – Architecture, Urbanisme, Circulation – 12, rue de la Plaenke – 2502 Bienne

tél. 032/22 90 75
fax 032/22 44 74

Ce concours est ouvert aux communes, cantons et concepteurs privés.

Organisateurs du concours

● ATE, Association transports et environnement, case postale 324, 2800 Delémont 1



● ADP, Association droits du piéton, fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

ADP



La commune de Monthey a gagné le précédent concours pour l'aménagement de sa place centrale.

Modération du trafic à Sion

(suite de la page 5)

ensuite les vélos sur le chemin des Collines, un axe parallèle au Petit-Chasseur, avec uniquement du trafic de quartier, et qui est prolongé à ses deux extrémités par des passages inférieurs sous les routes cantonales.

Bilan

Le réaménagement du Petit-Chasseur tel que réalisé peut être qualifié de globalement positif. C'est en tous les cas l'avis personnel d'un des représentants de l'association des habitants. Les dépassements sont maintenant prohibés par la géométrie. La vitesse moyenne des véhicules a sensiblement diminué, même si elle est encore élevée à certains endroits, notamment aux entrées du Petit-Chasseur où aucune modification de l'état antérieur n'a encore été réalisée.

D'un point de vue technique, l'aspect le plus critique de l'aménagement constitue à notre avis dans l'empiètement sur le trottoir (≈ 30 cm) de la chaussée pour la création des décrochements horizontaux au droit des îlots.

Même si l'espace résiduel est suffisant, un sentiment d'insécurité est lié au fait que les véhicules sont déportés vers le trottoir à cet endroit, alors que sur le reste de la rue, les piétons sont séparés de la chaussée par un espace végétalisé.

La démarche de la Commune nous semble cependant intéressante. L'aménagement proposé sensibilise déjà nettement l'automobilisme aux particularités du quartier traversé. Si ces mesures s'avéraient insuffisantes, des contraintes plus sévères pourraient sans autre être envisagées à terme.

Pierre Fr. Schmid
Ingénieur

Le Locle

Plan directeur des chemins pour piétons en consultation

Conformément à la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (1986), la ville du Locle travaille depuis plus de deux ans à la révision de son plan d'aménagement. Au mois de janvier, elle mettait en consultation les plans et règlements d'aménagement du territoire et organisait une séance publique d'information. A cette occasion, le bureau ATESA (Cernier) mandaté par la ville, présentait les divers plans et cartes, dont le plan directeur des chemins pour piétons.

L'objectif des autorités locales est d'augmenter de 2000 habitants sa population résidente d'ici 2005 tout en assurant un cadre de vie agréable. En ce qui concerne le domaine des transports et des voies de communication, il s'agira d'améliorer les conditions de tous les usagers, en particulier au centre ville. Parmi les mesures à prendre, il faudra donc renforcer les liaisons de chemins pour piétons.

Les principes de l'élaboration du plan

- la sécurité des piétons;
- la création de chemins

indépendants de la circulation;

- une bonne desserte des équipements et des lieux publics;
- la liaison du réseau des chemins pour piétons avec les sentiers de randonnée pédestre;
- un réseau qui doit renforcer l'attractivité du centre ville et favoriser les rencontres;
- l'amélioration de la traversée des axes principaux.

Les bases légales du plan

Les directives du plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des

chemins de randonnée pédestre (1991).

La procédure

Le plan mis en consultation est un plan d'intentions et non pas un plan d'exécution; le Conseil communal devra signer le plan, les services de l'Etat concernés l'examiner et le Conseil général l'adopter. Ensuite suivront la mise à l'enquête, la sanction du Conseil d'Etat et enfin l'entrée en vigueur.

Un plan ambitieux

Le plan inclut – conformément aux directives cantonales – des mesures de modération de la circulation,

des projets de rue piétonne, de nombreux carrefours à réaménager. Il devrait constituer pour la ville du Locle un bon instrument pour améliorer la sécurité et le confort des piétons.

Anne Tissot

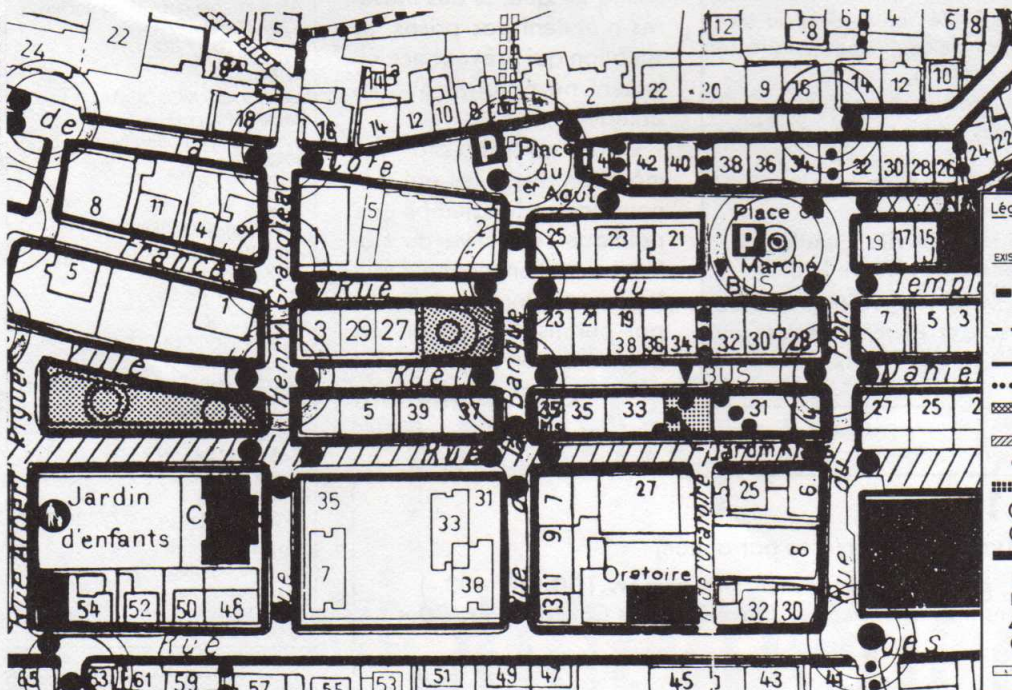
Journée d'étude

L'ADP organise en collaboration avec l'Institut de géographie de l'Université de Berne une journée d'étude sur le thème suivant: «La circulation des piétons: nouveaux résultats de la recherche et problèmes de planification».

Cette journée aura lieu le 30 juin 1992 à Berne.

Inscription et programme détaillé: *Secrétariat romand de l'ADP, fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel, ☎ 038/24 32 82.*

Source: Ville du Locle



Légende:

EXISTANT	PROJETÉ	À ETUDIER	
---	---	---	CHEMIN DE RANDONNÉE PÉDESTRE SELON PLAN DIRECTEUR CANTONAL
---	---	---	AUTRE CHEMIN DE RANDONNÉE PÉDESTRE
---	---	---	TROTTOIR
---	---	---	CHEMIN POUR PIÉTONS
---	---	---	ZONE PIÉTONNE ET RUE RESIDENTIELLE
---	---	---	TRONÇON À TRAFIC MODÈRE
---	---	---	PASSAGE DE SÉCURITÉ POUR PIÉTONS
---	---	---	PASSAGE SOUS VOIE ET PASSERELLE
---	---	---	AMÉNAGEMENT DE CARREFOUR
---	---	---	AMÉNAGEMENT DE PLACE
---	---	---	BÂTIMENT PUBLIC
---	---	---	ARRÊT DES TRANSPORTS PUBLICS
---	---	---	PARKING
---	---	---	ÉCOLE
---	---	---	JARDIN D'ENFANTS
---	---	---	PARC PUBLIC, ZONE DE VERDURE, ZONE DE DÉTENTE

Extrait noir-blanc du plan (centre-ville) permettant de se faire une idée des principes adoptés.

Politiques restrictives du stationnement

(suite de la page 4)

déchanter. En effet, les pendulaires «chassés» des places de longue durée cherchent d'abord d'autres solutions: sur domaine public en périphérie, dans des garages privés, sur les places de moyenne durée et, enfin et de plus en plus, en stationnement illégal (voir l'encadré de la page 4 à ce sujet). Autrement dit, pour obtenir l'effet recherché, une ville devrait prendre parallèlement des mesures dissuasives extrêmement contraignantes, ce qui ne sera à première vue pas le cas à Lausanne.

Par ailleurs, ces parkings permettent au mieux de limiter le trafic dans les secteurs centraux des villes, mais globalement ils ne contribuent pas à une limitation

des kilomètres parcourus en voiture, car les usagers des parkings d'échange continuent à faire en voiture la très grande partie de leurs trajets. Les parkings d'échange devraient donc plutôt être créés dans les communes de la périphérie des villes.

La création de ces parkings coûte beaucoup d'argent qu'il serait probablement plus utile d'investir dans le développement des transports en commun. De plus, ils occuperaient en partie du terrain qui se prêterait à du logement situé à proximité de transports en commun performants.

Bref, il est bon de créer quelques parkings d'échange dans la périphérie de la ville, mais 3000 ou 5000 places sont exagérées.

Les tarifs du stationnement

La Municipalité de Lausanne prévoit de rendre

beaucoup de places payantes et de «réadapter périodiquement les tarifs» (dans les limites fixées actuellement par la Confédération). A Zurich et ailleurs, on estime que les tarifs prévus par la Confédération (qui ne doivent pas permettre de bénéfice, mais seulement couvrir les frais) sont ridiculement bas.

Dans une économie de marché, les tarifs devraient correspondre à la valeur marchande des places, et une place sur domaine public devrait coûter aussi cher (sinon plus, car souvent plus proche du but) qu'une place dans un garage-parc.

Des demandes sont actuellement faites auprès de la Confédération pour créer les bases légales pour cela.

Le trafic diminuera-t-il grâce à la politique préconisée?

L'effet sur le volume du trafic est assez difficile à prédire. La Municipalité estime que son volume ne connaîtra pas de variation sensible dans le centre-ville et sa périphérie et que «dans tous les cas, il convient de souligner que, si des mesures n'étaient pas prises, la situation qui prévaut actuellement ne pourrait que se détériorer».

Quant au trafic d'agglomération, les villes qui mènent depuis longtemps une politique restrictive du stationnement en viennent toutes à constater que cela n'a pas permis d'endiguer son augmentation régulière.

Lydia Bonanomi

Appel aux bureaux d'étude

Le GCR et l'ADP souhaitent établir une liste de bureaux d'étude qui s'occupent en particulier de modération du trafic ou de planification de réseaux de chemins pour piétons. Elle leur sera utile dans différents cas:

● Le GCR est toujours à la recherche de personnes compétentes dans les différentes régions pour l'établissement de diagnostics à la demande d'habitants ou de communes (à faire de cas en cas en collaboration avec le GCR).

● Après une première visite ou un premier diagnostic, le GCR recommande souvent aux communes en question de mandater un bureau pour une étude de modération du trafic.

● Des communes demandent au GCR des noms de bureaux d'étude.

● L'ADP de son côté est sollicitée pour des questions de planification de chemins pour piétons au sens de la LCPR.

Les bureaux intéressés peuvent envoyer leurs références avec une documentation sur les travaux et projets effectués au **Secrétariat du GCR - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel.**

Rue de l'Avenir

Abonnement 1992

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

Abonnement normal: Fr. 15.- (FF 60.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)

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 - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel**

Rue de l'Avenir

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR
Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 32 82
Fax 038/24 28 80
CCP: 20 - 7856 - 6

GCR: Groupements représentés

- ADP - Association Droits du piéton
- ATE - Association transports et environnement
- 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 du GCR

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

Coordination romande

Alain ROUILLER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

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
Fax 021/693 38 40

Contacts locaux

Genève

Alain ROUILLER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

Fribourg

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

Jura

Jean-Claude HENNET
ATE - 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-Savioz 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 47

Vaud

Philippe Schaffner
5, chemin Pridou
1007 Lausanne
☎ 021/617 51 88

Mise en page et production

Secrétariat romand ATE, Delémont