

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année, 16^e année, 1/99



Exemples d'aménagements

Dans ce numéro, nous vous présentons quelques propositions d'aménagements conçus par des représentants de nos bureaux-conseils. Nous avons aussi le plaisir de présenter en page 6 le délégué piétons de la Ville de Lausanne.

Nous vous remercions de vous acquitter de votre abonnement 1999.

RWB
98

Meyrin (GE)

Enfin la juste mesure en matière d'aménagements routiers

Dans les années 60, à six kilomètres au nord-ouest de l'agglomération genevoise, sur territoire de la commune de Meyrin, se créait «ex-nihilo» une ville d'une vingtaine de milliers d'habitants (appelée plus tard familièrement Meyrin-Cité).

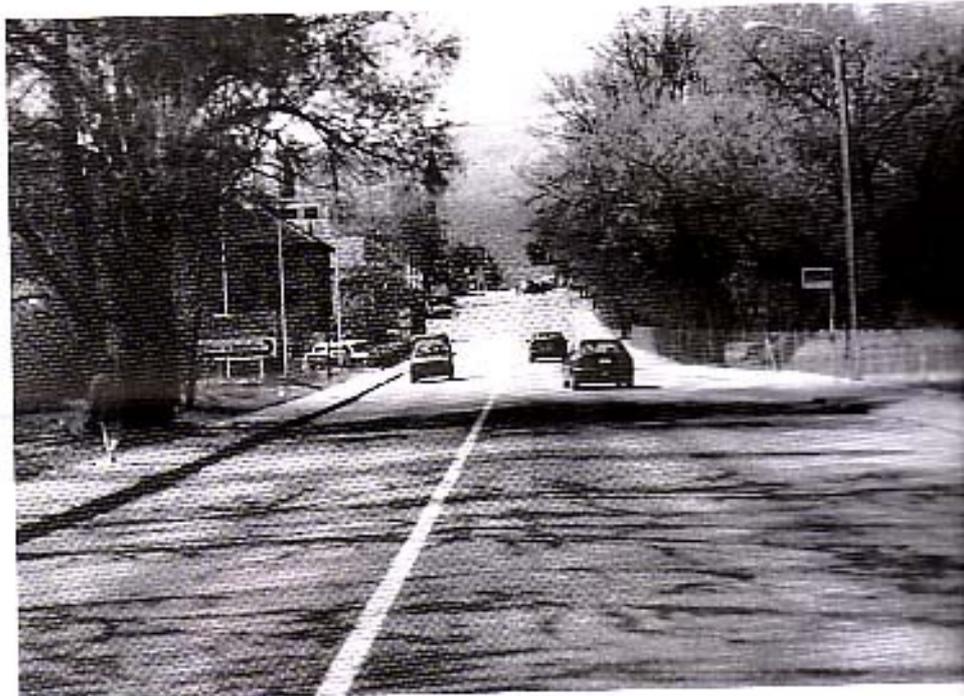
Au delà de l'aéroport international de Genève-Cointrin qui reste son plus proche voisin elle s'érige en excroissance d'un ancien village, Meyrin, lui-même traversé par la très rectiligne route (cantonale) de Meyrin qui, pardessus la frontière franco-suisse relie Genève à la cité française de Saint-Genis (Département de l'Ain).

Depuis quelques années, s'étaient implantées, au-delà du village et à cheval sur cette frontière, les installations du Centre européen de recherches nucléaires (CLRN) génératrices d'un important trafic automobile individuel, commercial (et poids lourds dès la construction de l'autoroute du contournement de l'agglomération genevoise).

Plus tard, l'attrait (économique) de la région genevoise ouvrait la porte aux travailleurs frontaliers du Pays de Gex augmentant en conséquence le transport individuel à travers Meyrin.

Les transports en commun, en n'établissant les liaisons indispensables qu'après l'arrivée des habitants et la mise en place des infrastructures socio-économiques, avaient, dès les années 70, perdu la bataille qui leur aurait permis de se substituer au transit et au trafic pendulaire.

Les habitants de Meyrin ne pouvaient dès lors plus se passer du véhicule privé que la



La très rectiligne route (cantonale) de Meyrin.

nécessité leur avait fait acquérir, malgré que leur ville soit devenue mieux équipée que d'autres réalisations urbanistiques de la même époque, dans le même canton. On y implanta très vite l'essentiel: locaux administratifs (mairie, administration communale, police communale), écoles enfantines, primaires et secondaires, lieux de culte, équipements sportifs (football, patinoire, piscine, salles de gymnastique), parcs, centres commerciaux très complets, salles de spectacles, d'expositions et de cinéma, bistros et restaurants, etc. ...

Les efforts des TPG

Les efforts entrepris dès la fin des années 80 par les transports en commun du canton (TPG): mise en place de liaisons à haute fréquence, véhicules supplémentaires aux heures de pointe, desserte de quartiers éloignés, particulièrement dans les zones industrielles, liaison avec les navettes ferroviaires etc. ne suffirent pas à combler les insuffisances.

Il est toujours nécessaire, aujourd'hui, de s'astreindre à demeurer près de 25 minutes dans des bus surchargés passant toutes les 6-7 minutes

pour parcourir les 680 mètres qui séparent le parking de Meyrin (Livr) l'hyper-centre de C (Longeville.)

Enterrer le trafic

Les autorités de la commune, conscientes de la situation, créait l'artère transfrontalière qui relie l'ancien village propice que l'État de Genève ne qu'il s'agissait d'une route cantonale - remplacée par une route couverte afin d'enterrer le trafic.

Simultanément, ces efforts espéraient éloigner

cité de Meyrin le transit toujours plus important qui s'y déplaçait pour éviter les encombrements de la route de Meyrin aux heures de pointe, transit encouragé par des voiries aux dimensions hors de proportion avec ce qu'auraient du être des voiries urbaines : certaines avenues sont à doubles voies séparées par une berme centrale!

Les associations entrent en scène

Face à cette escalade d'aménagements dont le coût fut estimé à 30 millions de francs, conscient que de telles mesures, hormis leur disproportion, ne porteraient leurs effets que très tard mais risquaient également de se transformer en « aspirateurs à voitures », deux associations, l'Association des parents d'élèves des écoles primaires de Meyrin Cointrin (l'ASPEDEM) et l'Association pour l'accueil familial « Le Nid » ont demandé au bureau Conseil ATE de Genève d'étudier une ou des alternatives à ce projet pharaonique.

Un diagnostic GCR

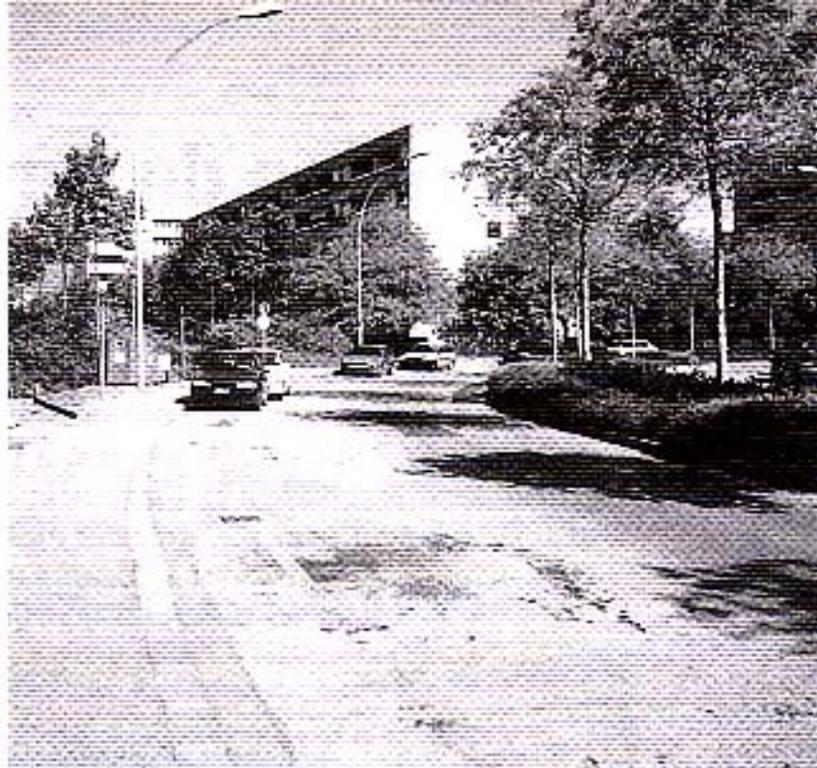
Un premier diagnostic, élaboré avec l'aide du GCR fut établi fin 1998.

Les conclusions de ce diagnostic servirent de base à des propositions qui ont fait l'objet d'un second rapport, tou-

jours établi avec l'aide du GCR, diffusé dans sa forme définitive en janvier 1999 et remis aux autorités municipales (Conseil municipal) et cantonales (Grand Conseil) sous forme d'un document accompagnant une pétition demandant la mise en œuvre de ces propositions.

Résumé des 4 propositions

1. Dévoisement du trafic poids lourds traversant le village de Meyrin par une route existante au sud-ouest de l'agglomération meyrinoise qu'il suffit de mieux relier à l'autoroute de contournement de Genève par un ouvrage de toute manière prévu par le canton.
2. Mise en place d'éléments de modulation de la circulation dans la traversée du village de Meyrin permettant d'y abaisser la vitesse maximum des véhicules à 40 km/h (transformation de la route voir photo - en rue).
3. Mise en place d'une zone 30 km/h sur pratiquement l'ensemble de la cité et résure dans l'une des principales artères pour supprimer le transit, cette césure ne permettant que le passage des transports en commun.
4. Enfin, pour faire honneur à la mesure, mise en place d'une zone 30 km/h dans l'ancien village de Meyrin.



Ici, la circulation sera interdite.

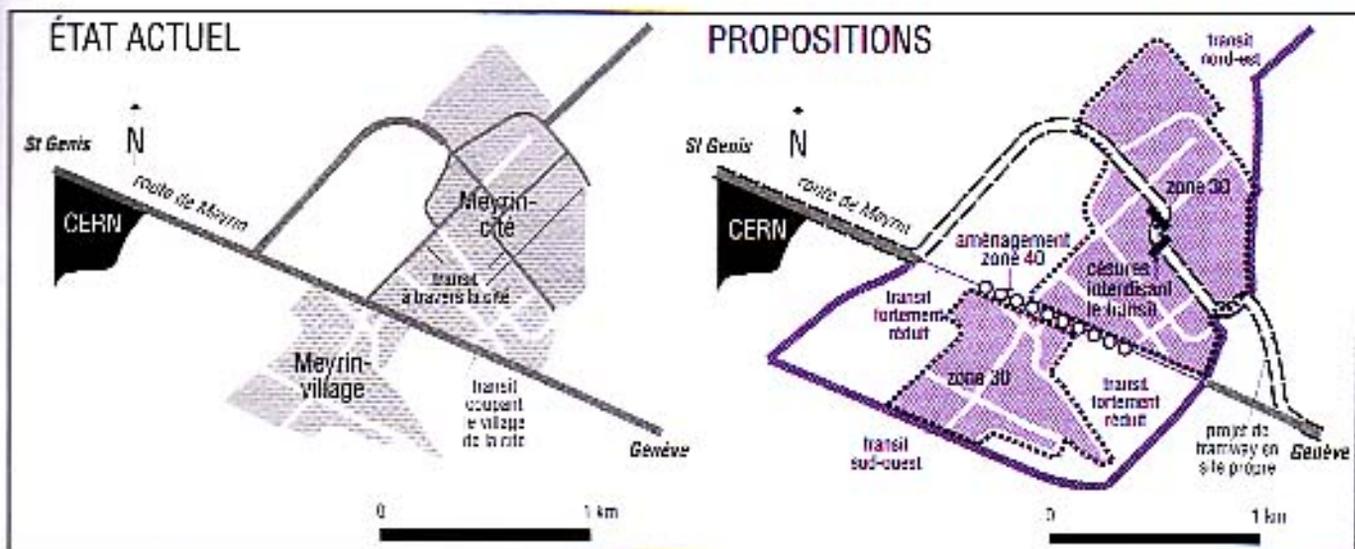
Des constats fondés sur des analyses

Ces dispositions se basent sur une analyse de la situation existante faite par les associations demandeuses et confortées par les observations des auteurs du diagnostic ainsi que et sur l'identification des nombreux points noirs relevés particulièrement en fonction de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école à la suite d'une enquête faite auprès des parents d'élèves.

Elles ne seront complètement réalisables que lors de la

mise en œuvre du plan de circulation C2005, qui prévoit une diminution du trafic dans le canton de l'ordre de 25%.

Cette diminution de 25% est elle-même en partie dépendante du projet de mise en place d'une ligne de tramway en site propre qui relierait Meyrin au centre de Genève par des convois de grande capacité doublant l'offre de places aux heures de pointes (4700 au lieu de 2400) et corrigeant, 40 ans plus tard, les errements des décideurs des années 60. **Pierre Tissot**



Etat actuel et propositions de principes

Modération du trafic à Villiers (NE)

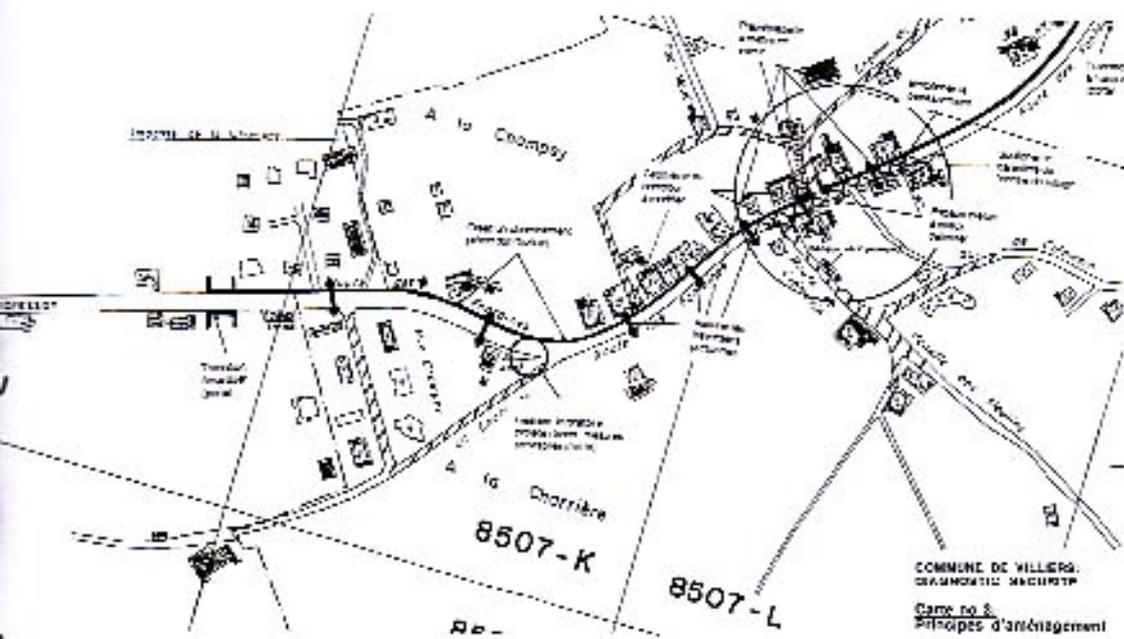
A la demande de la commission communale «sécurité routière», un diagnostic GCR a été établi en 1996 à Villiers grâce au soutien financier du Fonds de Sécurité Routière. Suite à ce diagnostic, la commune a mandaté en 1997 un bureau d'aménagement pour élaborer des mesures de modération du trafic sur la route cantonale traversant la localité et pour proposer des zones 30 km/h dans les différents quartiers (projet: Yolande North)

Le village de Villiers, dans le haut Val-de-Ruz, est traversé par une route cantonale classée «collectrice de 1^{re} classe». Les problèmes que posent cette traversée ne proviennent pas de la charge en trafic, qui est faible (environ 2500 vhc/jour), mais d'une répartition irrégulière de cette charge en trafic (concentration à certaines heures et sur certains jours, notamment les dimanches ensolleillés d'hiver, Villiers se trouvant sur la route menant à la station des Bugnenets), ainsi que d'une vitesse souvent excessive du trafic motorisé.

Les entrées en localité ne sont en effet pas suffisamment perceptibles, la largeur de la chaussée est trop importante (7 à 8 m), et la route est rectiligne sur la plus grande partie de son tracé. Des mesures de



Entrée de localité insuffisamment perceptible, route trop large et rectiligne, espace piétonnier pas ou mal délimité, absence de passage pour piétons: toutes les conditions sont réunies pour que les piétons soient en danger sur cette route cantonale traversant la localité.



vitesse effectuées aux deux entrées de la localité ont relevé un taux de dépassement de la vitesse autorisée (50 km/h) de plus de 35%. Quelques «cas extrêmes», représentant une vingtaine de véhicules à chacune des entrées en 24 h, roulaient à une vitesse comprise entre 75 et 110 km/h.

De nombreux enfants, à pied ou à vélo, parcourent la localité pour se rendre à l'école dans la commune voisine de Dombresson. A Villiers, les

piétons disposent d'un agréable cheminement piétonnier arborisé au sud du Ruz Chasseran; mais la sécurité des piétons soitant des nombreux immeubles bordant le flan nord de la route n'est pas assurée, ni la traversée de la route au droit des deux arrêts de bus et des quatre passerelles permettant de franchir le ruisseau pour rejoindre le chemin piétonnier.

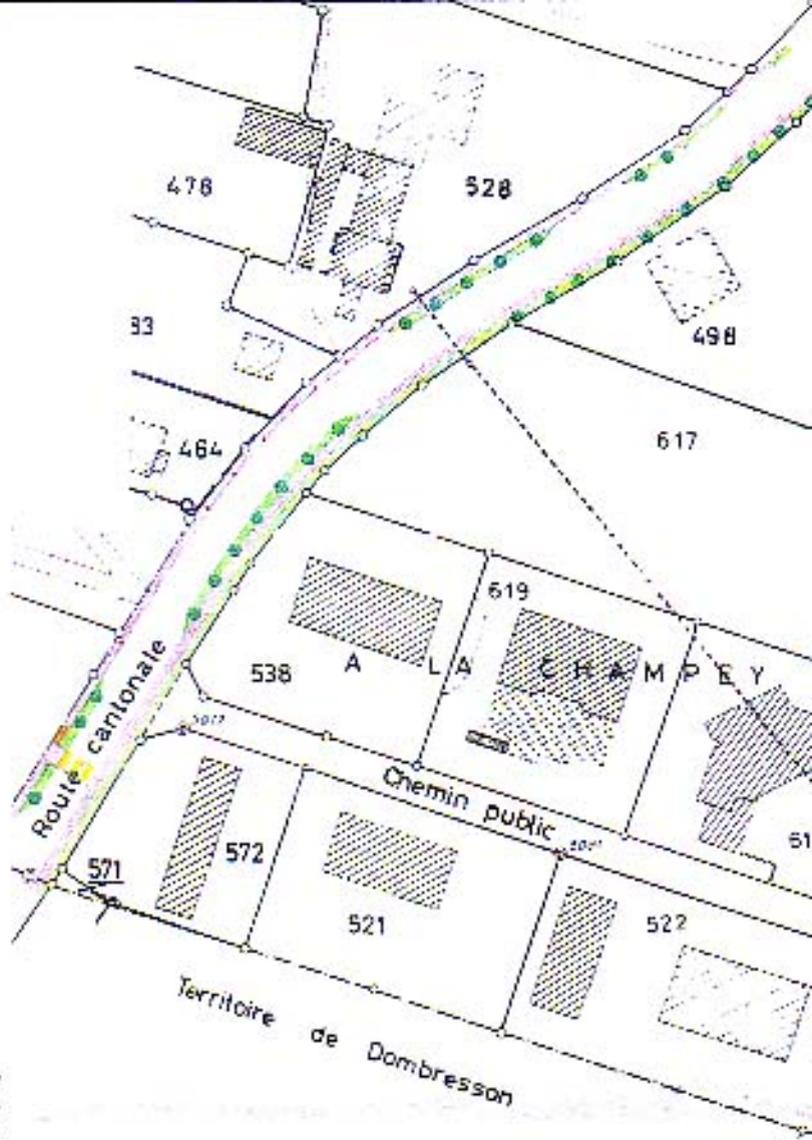
Objectifs

- Assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables dans la circulation (les piétons et cyclistes en général, les écoliers en particulier);
- rendre plus sûr l'accès aux principaux lieux de destinations des piétons (chemin piétonnier menant à l'école et aux commerces, arrêts de bus, bâtiments et lieux publics);
- adapter les vitesses à cet objectif principal par des aménagements adéquats;
- Rendre les automobilistes attentifs au type de d'environnement qu'ils traversent, notamment en modifiant l'aspect trop «roulant» de la route.

Aménagements proposés

- Création de «portes» aux entrées de la localité par rétrécissement accompagné d'une sinuosité, au moyen de terre-pleins arborisés alternés;
- réduction de la largeur de la chaussée à 6 m sur toute la traversée de la localité;
- délimitation d'espaces piétonniers au moyen de bornes en bois ou de terre pleins végétalisés;
- rétrécissement optique de la chaussée aux carrefours et aux passages pour piétons au moyen d'espaces polyvalents franchissables;
- mise en évidence, par l'aménagement, des différentes séquences caractéristiques de la traversée de localité (entrées, arrêts de bus, progression vers le village, centre avec placettes et fontaines).

Réduction de la largeur de la chaussée et délimitation d'espaces piétonniers.



A ce débouché trop évasé sur la route cantonale, les piétons devaient s'avancer fortement pour voir les véhicules arriver, et se mettaient donc en danger. Le carrefour a été rétréci au moyen d'espaces polyvalents franchissables, ainsi que par la remise à ciel ouvert d'un tronçon supplémentaire du ruisseau. L'aménagement associe modération du trafic et lutte contre les crues occasionnelles en favorisant une meilleure évacuation des eaux.



Lausanne

Nomination d'un «délégué aux piétons»

La ville de Lausanne a adopté son plan directeur en 1995. On peut y lire, dans le volet «Accessibilité et mobilité», des objectifs et des principes tels que: «Incitation à renoncer à l'utilisation de la voiture au profit des transports collectifs, des deux roues légers et tout simplement des déplacements à pied», «Rendre attractifs les cheminements pédestres», «Hiérarchisation des modes des déplacements dans l'ordre prioritaire suivant: piétons, transports collectifs, deux-roues, transports individuels motorisés».

La nomination d'un délégué aux piétons est directement en relation avec ces objectifs. Jean-Luc Kolb, «Monsieur Piétons», comme on l'appelle déjà familièrement, assume cette fonction dans le cadre de son poste régulier au Service d'urbanisme de la ville. (En dépit de l'ampleur de la tâche, le mandat nouveau de délégué aux piétons ne s'est pas accompagné d'une réelle création de poste.)

Aller à pied partout

Une phrase chapeaute le descriptif des tâches de M. Piétons: «Permettre aux habitants d'aller à pied partout de manière sûre et confortable». Elle correspond à la vision des déplacements piétons de Jean-Luc Kolb, qui s'élève contre la notion d'«itinéraires» ou de «réseaux piétons» au sens où on le voit trop souvent: itinéraires potentiellement séparés, protégés du trafic, ou réseaux de promenades. «L'itinéraire piéton, il commence au pied du lit, et il va jusqu'au bureau, au commerce, à l'école. Le piéton gère son énergie: son itinéraire peut changer selon les jours, le temps qu'il fait, et bien sûr ses activités. Le piéton doit pouvoir se réapproprier l'ensemble du territoire: il y a un siècle d'aménagements pour la voiture et d'obstacles à la déambulation à rattraper.»

Le délégué aux piétons est concrètement chargé de quatre tâches principales: veiller à l'application des mesures du Plan directeur concernant les piétons, promouvoir la marche, recevoir les demandes des usagers et proposer des améliorations du réseau. Un lourd cahier des charges, pour lequel il est évidemment contraint d'établir des priorités. Dans l'immédiat, il se consacre surtout à répondre aux demandes d'habitants: depuis la parution d'un article annonçant son existence dans le journal communal, en octobre dernier, il y en a eu près de 70.

Les passages pour piétons ont la cote

Des demandes qui reflètent le niveau d'urgence des préoccupations des habitants: 80% concernent des passages piétons (à créer ou à sécuriser, sur des rues à trafic important), les temps d'attente aux feux, la durée des phases. Le soldé regroupe des demandes d'extension des zones 30 ou de nouvelles zones 30, parfois de rues résidentielles, des problèmes d'éclairage. Des demandes qui reçoivent jusqu'ici pratiquement toujours une réponse négative. Avec l'existence du délégué aux piétons, elles bénéficient aujourd'hui d'un relais officiel à l'intérieur des services

administratifs et, au niveau de la politique communale, de principes écrits noir sur blanc dans le Plan directeur.

Il est évidemment impossible après si peu de temps de juger de ce qui a concrètement changé avec la nouvelle structure mise en place. Les changements réels dans les mentalités et dans les manières de faire, des personnes et des services, ne se font pas du jour au lendemain. Selon Jean-Luc Kolb, il y a déjà évolution depuis une vingtaine d'années, une époque où les thèses qu'il défendait déjà - avec d'autres - ne trouvaient pas d'écho. Signe de cette évolution, par exemple, le fait que le principe de priorité aux piétons, qui n'y figurait pas au départ, ait été rajouté sur vote majoritaire du Conseil communal (comme amendement), dans le cadre des débats sur le Plan directeur. Il est aussi intéressant de voir que le délégué aux piétons a été rattaché au Service d'urbanisme et non pas à la Police ou aux Routes: c'est une manière de reconnaître que le bâti, les rues et les espaces publics forment un tout non dissociable, et que «le piéton fait partie de l'urbain».

Campagne d'encouragement

Prochaine étape prévue: une campagne d'encourage-

ment à la marche, avec distribution d'un tout ménage et affichage, notamment sur les camions de la voirie (comme pour la campagne recyclage).

Jean-Luc Kolb se réjouit de voir comment le message sera reçu par les usagers. «Parce que ce n'est pas tout de dire aux gens: «Allez à pied!» Ils répondront peut-être qu'ils aimeraient bien, si les conditions pour les piétons étaient plus sûres et plus confortables!» La balle est donc dans le camp des piétons, à eux de réagir...

Nécessité du «périmètre pédestre»

Aux politiques aussi, puisque comme le dit M. Kolb: «Le travail que je fais n'a pas de sens si on n'a pas en même temps une urbanisation qui est dans la même logique.»

On doit offrir à chaque individu la possibilité de trouver dans un périmètre «pédestre» l'ensemble des activités de la vie quotidienne: emploi, alimentation, écoles. Ce qui ne veut pas dire que chacun voudra ou pourra le faire, mais qu'au moins cette possibilité existe. Aller vers une ville où on offre à une majorité des gens l'aisance de se déplacer à pied.»

Dominique von der Mühl

Commune de Marin-Epagnier (NE)

Aménagement de la rue des Indiennes

Nous vous présentons le projet d'aménagement de la rue des Indiennes à Marin, commune de 3500 habitants située à l'Est de Neuchâtel.

Ce projet a été réalisé par le bureau RWB.

La rue des Indiennes est une route collectrice principale avec une charge de trafic de 2300 véhicules/jour.

D'un côté, on y trouve de l'habitat, de l'autre des activités industrielles. V85 se situe à 51,3 km/h sur le premier tronçon et à 52,5 km/h sur le second.

Objectifs de l'aménagement

- Renforcer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers;
- augmenter la simplicité de lecture des déplacements;
- séparer les usages;
- préserver la perméabilité transversale de la chaussée;
- renforcer le caractère des lieux.

Principes d'aménagement pour le tronçon 1

- Mise en valeur et création d'un espace devant les habitations au moyen d'un éclairage public élégant;

- aménagement d'un cheminement piétonnier confortable et sûr à l'intérieur de l'espace ainsi défini;

- plantation de «houquets» d'arbres sur l'autre côté de la rue marquant de manière subtile et différenciée le

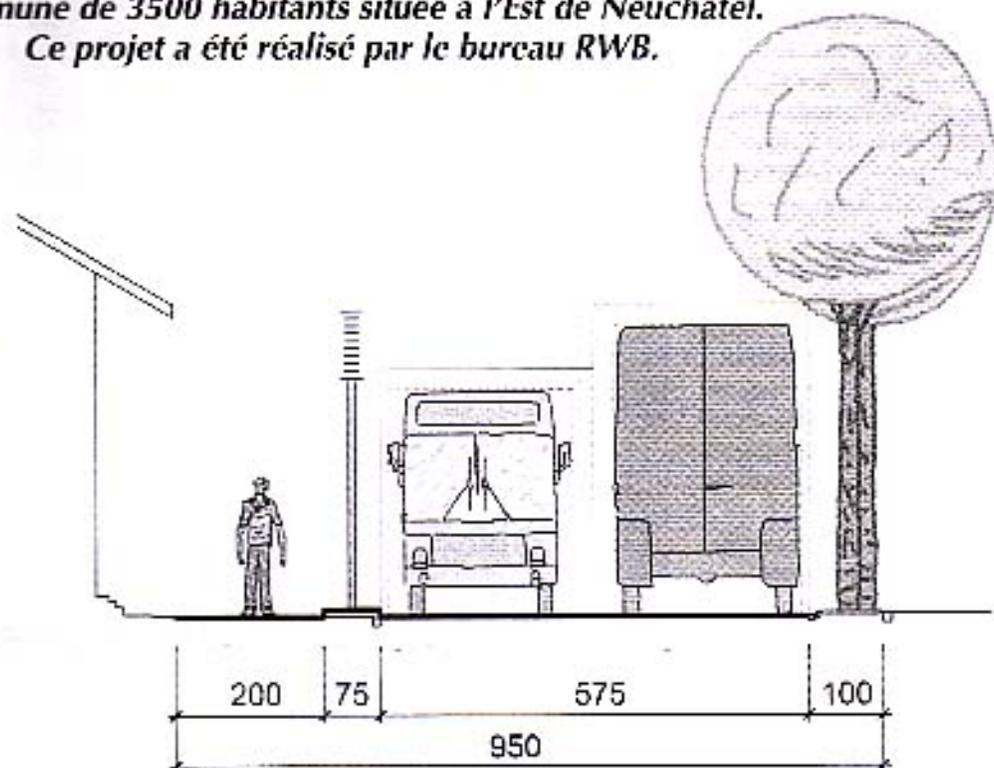
gabarit d'espace libre de chaussée et l'accès au bâtiment industriels.

Principes d'aménagement pour le tronçon 2

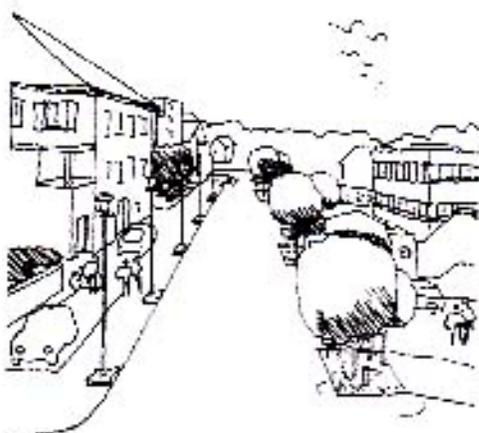
Le principe tend à renforcer la fonction séparatrice de la rue, sans négliger les besoins d'accès et d'échanges latéraux.

Les caractéristiques du tronçon 1 sont reprises pour des raisons d'homogénéité et de simplicité de lecture de la rue avec la nuance suivante:

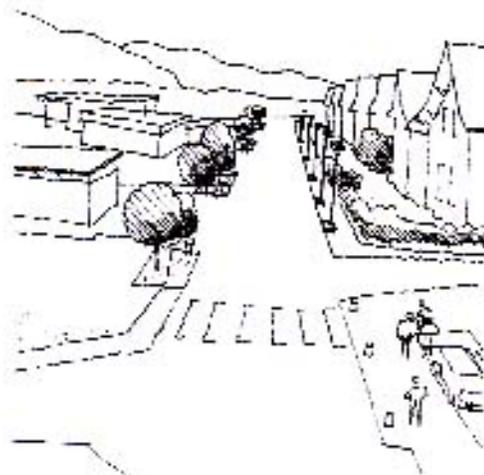
- l'éclairage public proposé sert davantage dans ce second cas à mettre en valeur la qualité urbanistique de la Cité Martini qu'à donner de l'espace devant les habitations.



Principe général de l'aménagement pour la rue des Indiennes.



Perspective pont CFF – rue Louis de Meuron (tronçon 1).



Perspective pont CFF – Av. des Champs Montants (tronçon 2).

Bonnes nouvelles

ADP

L'Office fédéral des routes a l'intention de mettre sur pied une section destinée au trafic des piétons et des cyclistes. C'est un vœu que l'ADP a à plusieurs reprises exprimé. Jusqu'à aujourd'hui, l'OFLIP (l'Office fédéral de l'environnement des forêts et du paysage) assumait la responsabilité de la loi sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre.

Désormais, l'ADP aura l'OFROU (Office fédéral des routes) comme nouveau partenaire et sera en prise directe avec les questions relatives à la circulation sur le plan fédéral.

La sensibilité du Conseiller fédéral M. Leuenberger pour les déplacements lents a cer-

Un professionnel des piétons



Depuis octobre 1998, Daniel Grob, ingénieur du trafic et aménageur est un nouveau collaborateur à 40% de l'ADP. Il a travaillé durant 4 années dans le ressort «sécurité routière» à l'ATE, puis à l'office des cons-

tructions à Aarau. Là, il a introduit avec enthousiasme les premières zones 30. C'est une chance pour l'ADP de pouvoir s'appuyer sur quelqu'un qui possède de l'expérience dans la planification du trafic.

les joué un rôle dans ce processus. C'est certain: la cause des piétons reçoit plus d'échos au niveau national.

Car last but not least, l'ADP a reçu une invitation de l'OFROU à collaborer à la révision de l'OSR en vue de l'introduction de zones à priorité piétonne (20 km/h).

Merci de votre soutien

Nous profitons de vous remercier pour le soutien que vous nous avez apporté. Notre appel de fonds du mois de décembre 1998 en faveur des passages pour piétons a permis de récolter Fr. 10 998. ...



Les refuges constituent de bonnes aides à la traversée.

Rue de l'Avenir

Abonnement 1999

A retourner au GCR, Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)
 Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-), soutien Fr.100.- (FF 400.-)
 Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

Rue de l'Avenir

GCR
 Comités représentés:

- ADP
- Association droits du piéton
- ATE
- Association transports et environnement
- La Rue
- Groupe de travail de l'FFPI
- Pro Juventute
- Pro Senectute
- Association des familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- SFF

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres non-actifs de l'Association droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
 Secrétariat GCR et ADP
 Anne Tissot

Hôpital 1
 2000 Neuchâtel
 ☎ 032/724 52 82
 ☎ 032/724 78 50
 E-Mail: rue.avenir@magnum.ch
 GCR: 03-7856-6

Président
 Serge BRUNIAU
 77, route de Fontaines
 2900 Fontenay
 ☎ 032/466 51 41
 ☎ 03 03 7466 48 02
 E-Mail: seb_bernoux@bluewin.ch

Vice-président
 Alain BOUILLIER
 ALL - 10, rue Montbaillet
 1201 Genève
 ☎ et fax 022/777 10 07
 E-Mail: alain.mouillier@com.ch

Centre de documentation et appui technique
 Groupe de travail «La Rue de l'ADP»

Contact: Lydia BONANONI
 Dominique von der MUELL
 Case postale 117
 1001 Lausanne
 ☎ 021/693 32 50/693 47 07
 ☎ 021/693 38 40
 E-Mail: dominique.vondermuehlen@com.ch

Conseillers régionaux

Genève
 Alain BOUILLIER
 Voir coordonnées ci-dessus

Fribourg
 Jean-Luc RIME
 20, Passage du Cardinal
 1700 Fribourg
 ☎ 026/474 75 63, fax 026/474 71 56

Jura
 Serge BRUNIAU
 Voir coordonnées ci-dessus

Neuchâtel
 Yolande NURD
 2, ch. de France
 2020 St-Aubin-Sauges
 ☎ 032/843 10 19

Vallée
 Pierre-François SCHMID
 10, rue du Rhône
 1950 Sion ☎ 077/322 94 64
 ☎ 077/322 91 49
 E-Mail: pps@pfs.ch

Vaud
 Voir ci-dessus: Centre de documentation et appui technique

