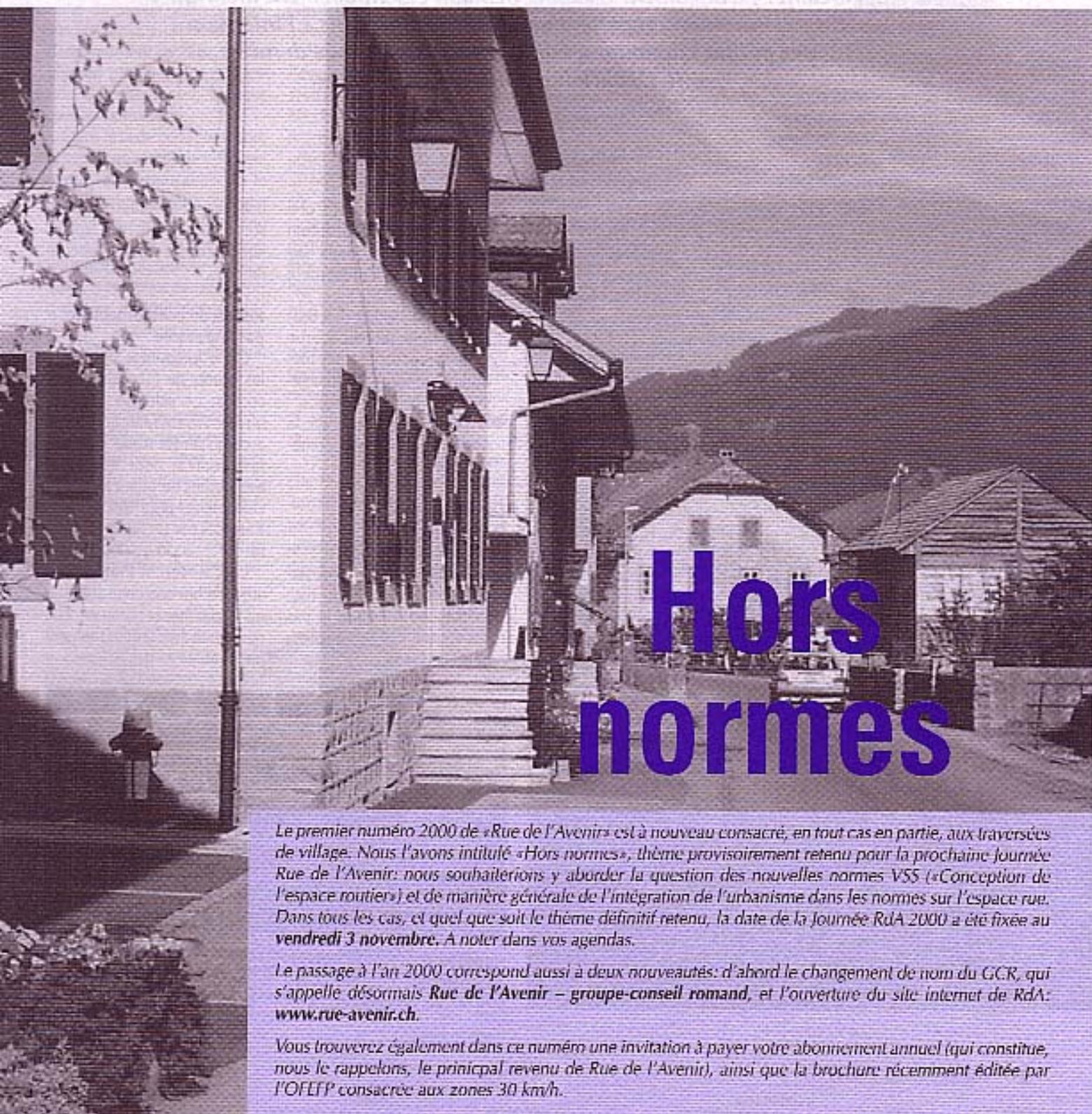


Rue de l'Avenir

Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 17^e année, 1/2000



Hors normes

Le premier numéro 2000 de «Rue de l'Avenir» est à nouveau consacré, en tout cas en partie, aux traversées de village. Nous l'avons intitulé «Hors normes», thème provisoirement retenu pour la prochaine Journée Rue de l'Avenir: nous souhaiterions y aborder la question des nouvelles normes VSS («Conception de l'espace routier») et de manière générale de l'intégration de l'urbanisme dans les normes sur l'espace rue. Dans tous les cas, et quel que soit le thème définitif retenu, la date de la Journée RdA 2000 a été fixée au vendredi 3 novembre. A noter dans vos agendas.

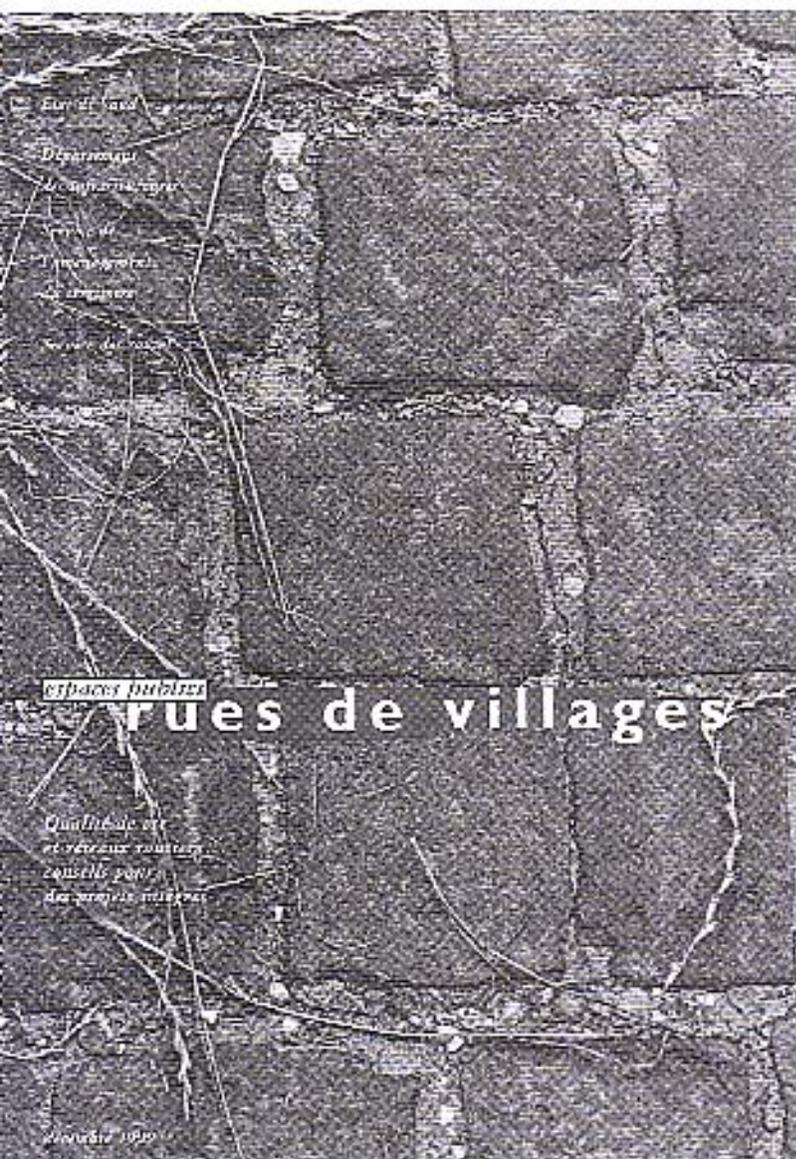
Le passage à l'an 2000 correspond aussi à deux nouveautés: d'abord le changement de nom du GCR, qui s'appelle désormais Rue de l'Avenir – groupe-conseil romand, et l'ouverture du site internet de RdA: www.rue-avenir.ch.

Vous trouverez également dans ce numéro une invitation à payer votre abonnement annuel (qui constitue, nous le rappelons, le principal revenu de Rue de l'Avenir), ainsi que la brochure récemment éditée par l'OFEP consacrée aux zones 30 km/h.

«Rues de villages», un guide à l'intention des communes

La «Charte des espaces publics», parue il y a bientôt quatre ans, synthétisait la position nouvelle des services cantonaux concernant l'espace-rue en localité. Ce document restait cependant essentiellement théorique.

Il est désormais complété d'une brochure-conseils à l'intention des petites communes, éditée à la fin de l'année dernière par le Département des infrastructures.



«**E**spaces publics, une charte» manifestait l'évolution des services cantonaux sur deux points particulièrement importants:

- la reconnaissance des usages multiples de l'espace rue et de la nécessité d'un rééquilibrage dans l'aménagement des espaces publics;
- la remise en cause de la norme comme base d'aménagement.

Directives pour le réaménagement des espaces publics

La brochure qui vient de paraître («Espaces publics, rues de villages») constitue le pas suivant dans cette démarche: basée sur l'expérience de la sous-commission des espaces publics (SCEP)¹, créée en 1997, elle propose aux communes des directives pour le réaménagement des espaces publics: indications concernant la procédure à suivre et les points à traiter, recommandations diverses concernant les aménagements.

Sans entrer dans le détail, nous reprenons ici quelques points qu'il nous paraît utile de souligner comme très positifs. Touchant aux mesures possibles ou aux procédures, ils re-

présentent une réelle évolution sur des questions très importantes pour les communes concernées.

Routes de contournement: pas la panacée

On a longtemps considéré les routes de contournement comme LA solution aux problèmes de circulation – quitte à ce qu'on ne passe jamais à la réalisation, pour des raisons techniques ou financières – et cela même pour des villages traversés par un faible volume de trafic (2000 à 3000 v/j).

Le Conseil d'Etat admet aujourd'hui que cette solution est loin d'être la panacée: elle ne «répond qu'imparfaitement aux problèmes des villages» et risque de ne faire que «déplacer les nuisances».

L'aspect financier est évidemment important, puisqu'une route de contournement est «extrêmement coûteuse». Enfin elle «utilise des

¹ Composée de représentants des services cantonaux concernés (SRA et SAT, Service de l'environnement et gendarmerie vaudoise), et de deux experts, la commission traite les demandes et projets des communes pour tout ce qui concerne les aménagements.

terres cultivables ou des espaces naturels».

En conséquence, le Conseil d'Etat défend une approche «plus globale et plus intégrée», et une intervention sur la traversée de localité même.

«Chaque village est différent»

Pendant des décennies, la norme a eu pratiquement force de loi pour l'aménagement des rues en localité: les exigences techniques primaient sur les besoins sociaux, et la continuité de profils routiers types sur les aspects urbanistiques. Cette manière de faire est de plus en plus remise en question (voir l'évolution des normes en la matière).

Dans le fil de cette évolution, la brochure «Rues de villages» incite les responsables de la planification à établir le projet à partir des caractéristiques du village, à varier les séquences (renoncer à un profil en travers type), à exploiter ces éléments qui hier étaient considérés comme des obstacles à supprimer: arbre, coin de bâtiment, virage serré, etc.

Dans les villages, privilégier les carrefours classiques

Les giratoires «sont souvent une bonne solution en entrée ou en périphérie de village». Au centre du village, par contre, «le carrefour à branches traditionnel demeure bien sou-

vent le composant le plus convaincant»: il s'inscrit mieux dans l'espace et laisse une plus grande marge de manœuvre.

La réduction des rayons de courbure permet d'améliorer la situation des piétons: élargissement des espaces piétons, diminution de la longueur des traversées, réduction des vitesses des véhicules.

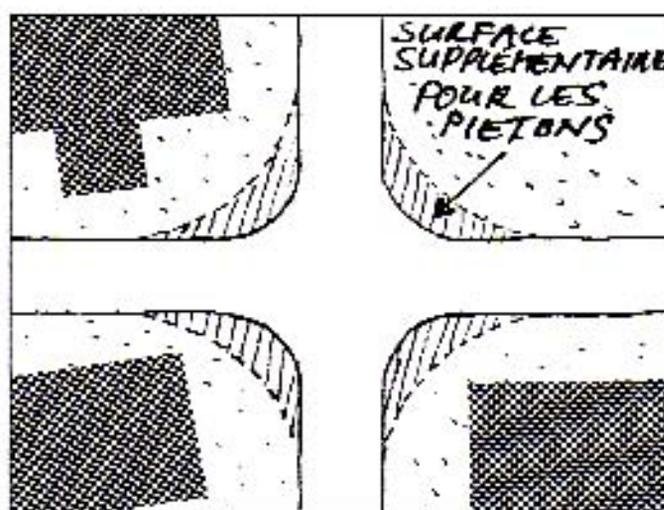
Le rétablissement de la priorité de droite contribue au ralentissement et permet de limiter la signalisation.

Ouverture à des solutions nouvelles

Adaptant leur position à l'évolution de ces dernières années, qui ont vu se réaliser plusieurs aménagements hors normes, les services cantonaux admettent désormais que le dispositif traditionnel chaussée – trottoir surélevé n'est pas la seule solution, et que s'il se justifie en périphérie de village, dans les centres de village, il n'est «généralement plus adapté».

Le trottoir surélevé peut même «apporter une fausse sécurité», une séparation forte des espaces voitures – piétons n'incitant pas l'automobiliste à ralentir.

La brochure encourage à rechercher d'autres types de solutions, en jouant sur les largeurs de chaussée, avec une organisation plus polyvalente de l'espace rue, et en intégrant



Le carrefour à branches: une solution convaincante.

les éléments latéraux à l'aménagement.

Participation de la population

L'intégration des habitants est encouragée à divers stades, par exemple: consultation par questionnaire en début d'étude, intégration d'habitants au groupe de travail, concertation au moment de l'avant-projet.

Ce point est important pour assurer la bonne adéquation des mesures avec les problèmes rencontrés par les usagers, en particulier les parents d'enfants. Par ailleurs des mesures comprises et acceptées ont aussi de plus grandes chances d'être efficaces.

Procédure explicite et lieu de dialogue

Les communes disposent désormais avec la SCEP d'un lieu de discussion avec les services cantonaux, associant non seulement les intervenants traditionnels – ingénieurs du Service des routes et gendarmerie – mais également des urbanistes.

Par ailleurs la marche à suivre est clairement explicitée, et divers conseils sont donnés quant à la procédure, notamment la recommandation de procéder à des essais et celle de prévoir dès le départ la «gestion» du réaménagement (notamment la surveillance des vitesses).

Nous aimerions par contre revenir sur trois points importants, qui méritent discussion.

«Effet ralentisseur» des réaménagements

L'ensemble de la brochure défend l'idée que la modification de l'image de la rue – rétrécissements, mise en valeur de l'espace, portes d'entrée – induisent un ralentissement de la part des conducteurs. Or plusieurs études ont maintenant démontré que c'est une idée séduisante, mais en grande partie fautive.

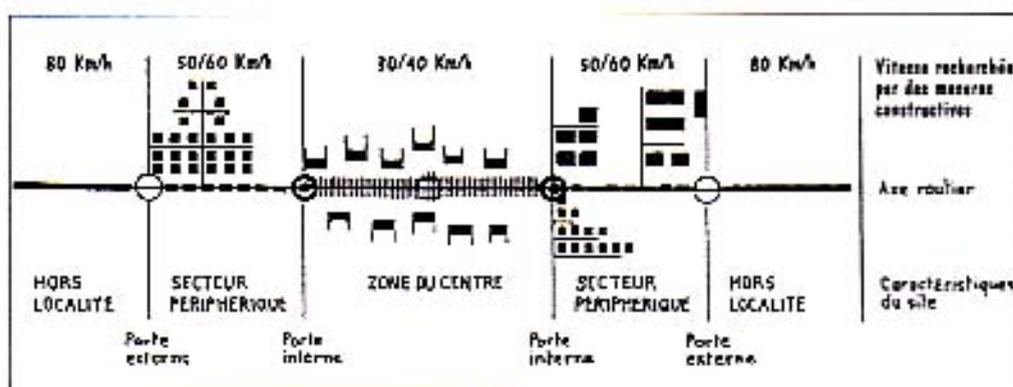
Le rétrécissement de la chaussée comporte de nombreux avantages, tout particulièrement celui de donner plus d'espace aux piétons et d'augmenter le dégagement devant les bâtiments. Par contre, avec des volumes de trafic faibles, l'effet sur la vitesse est négligeable, en particulier s'il s'agit d'obtenir des vitesses inférieures à 50 km/h.

A Grandson, le système fonctionne bien en raison du volume de trafic; à Mettembert, dans le canton du Jura, les vitesses n'ont pas diminué après réaménagement malgré une chaussée rétrécie à 4,5 m, elles ont même localement augmenté.

Les seuls aménagements entraînant véritablement un ralentissement sont les exhaussements (diverses formes) et les fortes sinuosités.



L'arbre, un composant apprécié qui peut marquer un seuil, recadrer une perspective, embellir une place (Chavannes-le-Chêne).



De l'extérieur de la localité à son centre: plusieurs séquences aux caractères différents, séparés par des «portes».

Cette question de la vitesse doit être prise très au sérieux: elle est déterminante pour la sécurité des piétons, tout particulièrement en traversée de chaussée (en localité, plus de 90% des accidents impliquant des piétons se produisent lorsqu'ils traversent la rue).

Des aménagements visant à réduire les vitesses devraient être systématiquement éva-

lués, pour vérifier si l'objectif est véritablement atteint, puis si nécessaire revus ou complétés. Sans quoi on risque fort d'avoir revalorisé l'espace rue, mais sans améliorer véritablement la sécurité des piétons.

Abaisser les vitesses maximales autorisées

Des ralentisseurs efficaces ne se prêtent souvent pas pour

des traversées de village. C'est pour cette raison, et aussi à cause du coût élevé des aménagements, que «Rue de l'Avenir» plaide depuis longtemps en faveur d'un abaissement des vitesses autorisées en traversée de village, du moins sur les tronçons centraux (où se concentrent les activités) et aux abords des écoles.

Cette possibilité est évoquée, mais très succinctement, à la fin du document. Par ailleurs les démarches auprès des services cantonaux concernant les aménagements de rue et les vitesses de circulation restent distinctes: seuls les projets d'aménagement sont suivis par la SCLP, une demande d'abaissement de la vitesse est traitée exclusivement par le Service des routes.

Peut-on véritablement dissocier ces deux questions? Dans de très nombreux villages, traversés par des routes secondaires, rien n'exclurait théoriquement la possibilité d'instaurer des zones 30: cela constituerait une bonne solution pour améliorer la sécurité et la qualité de vie d'un village, les mesures d'aménagement venant alors en appoint, là où c'est nécessaire.

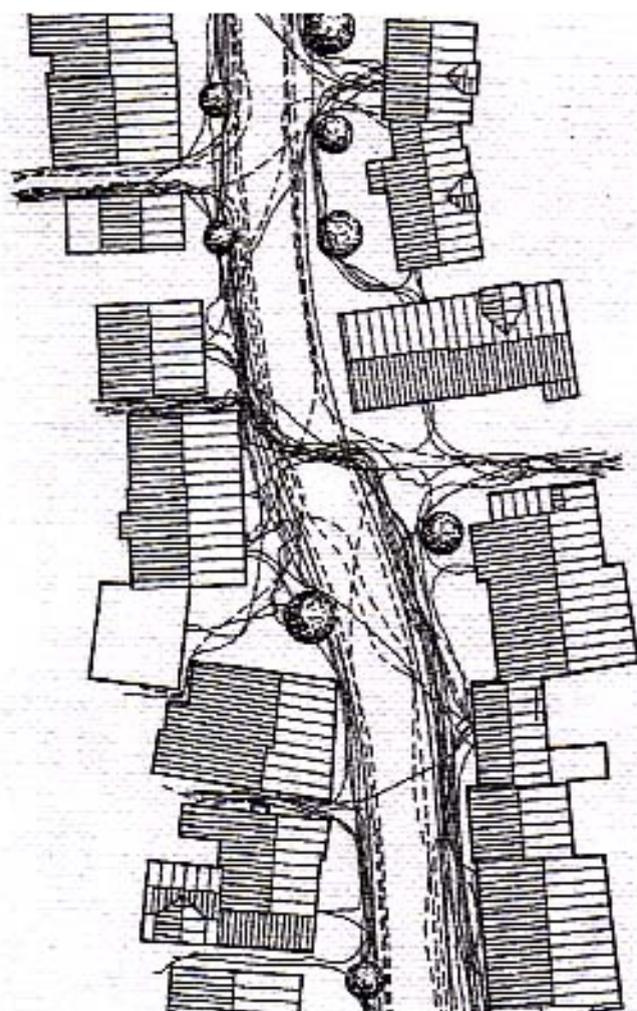
Objectifs et coûts

La demande première des communes est presque toujours la sécurité; le plus souvent la démarche a pour origine une pétition d'habitants ou une motion au Conseil communal pour améliorer la sécurité des piétons, particulièrement des enfants.

S'il est justifié de recommander une approche globale des problèmes, une solution passant par un réaménagement d'ensemble de l'espace rue risque par contre de décourager de nombreuses communes: les cas présentés dans la brochure «Prix espaces publics 99» sont pour la plupart des réaménagements coûteux, essentiellement réalisés dans des communes aisées. Ils sont intéressants sous de nombreux aspects, mais ne devraient pas constituer la référence de ce que l'on exige désormais des communes, d'autant plus que ce sont elles qui doivent assumer financièrement le projet et sa réalisation.

De nombreuses rues de villages sont aménagées de manière saine, correspondant bien au caractère villageois. A moins que l'objectif d'intervention soit explicitement un réaménagement d'ensemble, les mesures à prendre devraient pouvoir rester très simples (y compris se limiter à supprimer tous les marquages à caractère routier). Enfin, pourquoi ne pas envisager systématiquement une campagne de sensibilisation des conducteurs?

Dominique von der Mühl



Relevé des trajets quotidiens d'un cycliste et d'un piéton.

Les trois documents cités: «Rues de villages», «Espaces publics», une charte et «Prix espaces publics» peuvent être commandés au Département des infrastructures (DINI), place de la Riponne, à Lausanne.

Les photos et les légendes sont tirées de la brochure «Rues de villages».

Garantir la sécurité et conserver le cachet

A quelques kilomètres de Bulle, la traversée du petit village de Morlon a été maladroitement réaménagée par étapes. Reste à s'attaquer au centre de la localité, particulièrement sensible. Le bureau d'ingénieurs mandaté veut démolir une partie du patrimoine pour élargir la chaussée. Le Service cantonal des biens culturels, chargé de la protection des bâtiments et des sites, confie alors le dossier à «Rue de l'avenir». Proposition: garder les murs de jardin et bâtiments existants qui modéreront le trafic tout en conservant le cachet du village.

L'école, le magasin et la poste forment le noyau central du village, reconstruit après les incendies à la fin du 19^e siècle.

Pour conserver les archives sauvées des flammes, on avait construit un petit local. Celui-ci contribue à définir l'espace de la rue avec les autres bâtiments existants, les jardins potagers clus par de solides murs de molasse et la fontaine publique.

Les espaces entre les maisons offrent de superbes échappées sur les Préalpes et la perspective conduit à l'église.

Charge de trafic faible

A Morlon, on enregistre moins de 1000 mouvements

de voitures par jour sur cette route communale, soit une charge de trafic très faible. La route qui conduit au Lac de la Gruyère est un peu plus fréquentée l'été et le week-end.

Pour garantir la sécurité des piétons et des usagers, la commune veut séparer le cheminement piétonnier de la chaussée. Elle espère aussi modérer la vitesse et limiter le bruit aux abords des habitations.

Murs et jardins modérateurs

La grange existante, les murs et jardins donnent tout son caractère au centre. L'idée maîtresse du projet est de les considérer comme éléments modérateurs de la circulation, puisqu'ils limitent la largeur de la chaussée.

Lorsque celle-ci s'élargit devant les perrons à double volées des maisons principales, des bornes placées sur le côté empêcheront les voitures de croiser à grande vitesse.

La polyvalence du trottoir

Les croisements étant du reste peu fréquents, la bande asphaltée ne dépassera pas 3,5 mètres de large sur toute la longueur (160 mètres).

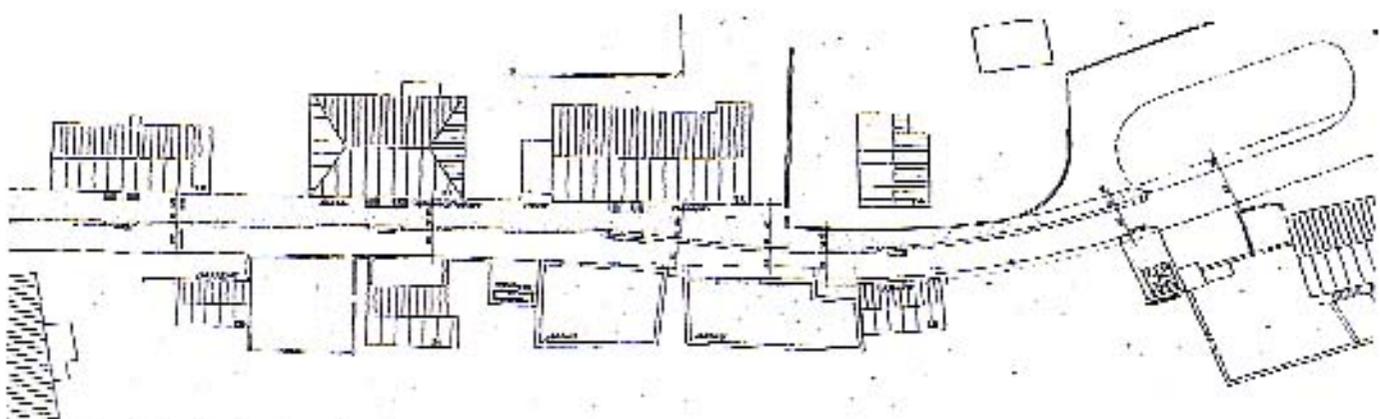
Si nécessaire, les véhicules peuvent empiéter sur la cunette ou le bord du trottoir. Celui-ci devient un espace polyvalent pavé, non surélevé. Il accueille aussi bien les piétons que les clients occasionnels du magasin ou de la poste qui peuvent s'y garer.

Coûts restreints

Dans le même élan, la commune pourra remettre en valeur l'ancien local des archives et la fontaine publique. Autre avantage de cette solution, son coût qui n'est pas plus élevé que la proposition initiale du bureau d'ingénieurs qui prévoyait de démolir la plupart des traces du passé, pour recréer ensuite des modérations de trafic artificielles.

L'économie des frais de démolition permet aisément de compenser le coût des pavés supplémentaires.

Jean-Luc Rime



Sur 160 mètres, la bande asphaltée ne dépassera pas 3,5 mètre.

Symposium «Vision Zéro»

VISION
ZÉRO

CIRCULATION SANS DANGER

Dans le cadre de la troisième semaine européenne de la sécurité routière, Mobilité piétonne organise, en collaboration avec le Conseil de la sécurité routière et sous le patronage de l'ONU un symposium sur le thème «Vision Zéro», concept suédois de la sécurité routière.

Plus personne ne devrait être tué ou gravement blessé dans un accident de la route; les accidents ne devraient plus avoir de lourdes conséquences.

Adoptée par le parlement suédois, Vision Zéro sert de base de travail pour la politique en matière de sécurité routière en Suède. La réflexion mérite d'être menée quand on sait qu'il est quarante fois plus dangereux de se déplacer sur les routes que de travailler par exemple dans l'industrie.

La mort sur les routes représente dans le monde occidental la première cause de mortalité des moins de 45 ans.

Pour des erreurs non fatales

La réflexion suédoise part de l'analyse des comportements dans le trafic: tout le monde y commet des erreurs. C'est pourquoi le trafic devrait être organisé de sorte que les erreurs humaines n'entraînent pas de conséquences graves.

En mettant sur pied ce symposium, Mobilité piétonne souhaite enclencher une réflexion sur le thème de la Vision Zéro afin qu'elle fasse partie du paysage suisse de la politique de la sécurité routière.

Public cible

Mobilité piétonne invite cordialement toutes les personnes



United Nations
Finland - Commission for Europe



Conseil de la sécurité routière



Forschungsgesellschaft Verkehrssicherheit

qui ont des responsabilités en matière de sécurité routière à participer à ce symposium: experts, politiciens, professionnels et milieux associatifs.

Une traduction simultanée sera assurée pendant toute la durée du symposium.

Voir programme à la page suivante.

Anne Tissot



Inscription au symposium des 4 et 5 mai 2000

A retourner à Rue de l'Avenir, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel jusqu'au 22 avril 2000.

Après le 22 avril, toute annulation sera facturée au prix de la journée.

- Je m'inscris au symposium Vision Zéro «circulation sans danger»
 les 4 et 5 mai (Fr. 300.-, doc. et repas compris) le 4 mai (Fr. 250.-, doc. et repas compris) le 5 mai (Fr. 250.-, doc. et repas compris)
- Je prendrai part aux repas suivants
 jeudi midi avec viande végétarien vendredi midi avec viande végétarien
- Pour les réservations d'hôtel, adressez-vous à Zürich Hotel tél. 01-215 40 40, fax 01-215 40 44, e-mail hotel@zurichtourism.ch
- Je ne pourrai pas participer au symposium, mais je souhaite recevoir la documentation en français (Fr. 40.-).
- Je souhaite recevoir le programme définitif avant de m'inscrire.

Nom / Prénom: _____

Fonction: _____

Rue / NPA / Localité: _____

Tél. / Fax / E-mail: _____

Date et signature: _____



Circonvoyants représentés:

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
- **ATL**
Association transports et environnement
- **La Rue**
Groupe de travail de l'EPFI
- **Pro Juventute**
- **Pro Senectute**
- Association des Familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres suisses de Mobilité à l'étranger

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Anne Tissot
Box de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
T 032/2724 33 82
Fax 032/2724 26 80
Email rue.avenir@magasin.ch
CCP 20 - 7256 - 6

Président
Serge BEUTHAU
77, route de Frontenais
2900 Pimentray
T 032/466 61 41
Fax 032/466 48 82
E mail sergebeuthau@swiss.ch

Vice-Président
Alain BOUILLIER
All. 10, rue Montbaillet
1201 Genève
T 022/777 10 02
Fax 022/777 10 05
Email alain.rouiller@span.ch

Centre de documentation et appui technique
Groupe de travail «La Rue» de l'EPFI
Dominique van der AUWEL
Case postale 300
1001 Lusarène
T 021/693 47 07
Fax 021/693 38 40
Email
Dominique.Vandenberghe@epfi.ch

Conseillers régionaux

Genève
Amin BOUILLIK
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg
Jean-Luc RIMF
21, passage du Cardinal
1700 Fribourg
T 026/424 76 65
Fax 026/424 71 96
Email jspires@swiss.ch

Jura
Serge BEUTHAUF
(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel
Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2026 St-Aubin-Sauges
T 032/232 10 19

Vallée
Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1150 Sion T 027/222 91 64
Fax 027/222 91 49

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

Programme du symposium Vision Zéro

Ce programme est susceptible de subir quelques changements. Vous pouvez commander le programme définitif au moyen du bulletin à la page précédente.

Lieu Institut Gotlieb Duttweiler à Rüschlikon (ZH)

Judi 4 mai

- 9h 00 Accueil des participants
- 9h 30 Introduction, **Regine Bernet**, Mobilité piétonne et **Hans-Ulrich Böschi**, président du Conseil de la sécurité routière
- 10h 00 La troisième semaine européenne de la sécurité routière de l'ONU: un pas important en Europe avec **Vision Zéro**, **José Capel Ferrer**, Director Transport Division, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
- 10h 30 **Vision Zéro**: état actuel et perspectives, **Roger Johansson**, Deputy Director Traffic Safety Department Swedish National Road Administration
- 11h 00 **Vision Zéro**: une perspective pour la Suisse?, **Daniel Sauter**, Mobilité piétonne
- 11h 30 Discussion
- 12h 30 Repas
- 14h 00 Principes éthiques: plus aucun tué ou blessé grave sur les routes. Quels sont les risques éthiquement acceptables dans la circulation? **Hans Ruth**, prof. d'éthique sociale, Fondation pour l'éthique appliquée
- 14h 30 Limites et évaluation réaliste des capacités humaines: le point de vue psychomédical, **Felix Walz**, prof. Institut de médecine légale, Zurich
- 15h 00 Pause
- 15h 30 Organisation de la circulation. Tolérance de l'erreur humaine dans le système des transports (planification et législation), **Heiner Monheim**, géographe et **Martin Schularich**, juge fédéral
- 16h 30 Discussion
- 17h 00 Risque et tolérance d'autres systèmes de transports (aviation, train, sécurité du travail), **Kaspar Senn**, Leiter Operational Support Swisscontrol, **Alfred Sutter**, directeur du service de prophylaxie à la SUVA et **Hans Künzler**, trafic voyageurs, CFF
- 18h 00 Fin

Vendredi 5 mai

- 9h 00 Présentation de la vidéo «Coexistence», **Rudolf Pulver** et **Daniel Grab**, Mobilité piétonne
- 9h 30 Perspective pour la politique suisse de sécurité routière, **Thomas Mahrer**, Office fédéral des routes
- 10h 00 Une politique de la circulation orientée vers l'être humain, **Hans Ulrich Böschi**, président du Conseil de la sécurité routière
- 10h 30 Pause
- 11h 00 Contributions à la Vision Zéro
 - sécurité routière: **Raphaël Denis Huguenin**, vice-directeur du BPA
 - planification: **Heiner Monheim**, professeur à l'Université de Trier
 - assurances: **Urs Daniel Schmid**, membre de la direction de la Winterthur Assurances
 - industrie de l'automobile: **Ingo Kallina**
- 12h 30 Repas
- 14h 15 Point de vue des associations: ATF, ICS, IG Velo, Astag, Association des Familles des Victimes de la Route (ateliers)
- 17h 00 Perspectives et conclusions
- 17h 30 Fin

www.rue-avenir.ch

Rue de l'Avenir vient de mettre en service sa vitrine virtuelle. Elle y présente avant tout ses activités, mais souhaite également en faire un espace de discussion.

Nous disposons donc d'un moyen supplémentaire de promouvoir nos activités. Notre site internet est en premier lieu destiné à ceux et à celles qui désirent faire connaissance avec Rue de l'Avenir.

Il sera par exemple désormais possible de s'abonner en ligne à notre organe de presse. Une version condensée de ce-

lui-ci y figure d'ailleurs en bonne et due place.

Des liens externes

www.rue-avenir.ch contient des liens vers les sites de ses partenaires et vers ceux des organismes dont les activités touchent d'une manière ou d'une autre les nôtres. De votre côté, n'hésitez pas à placer sur vo-

tre site un ou plusieurs liens vers le nôtre.

Aussi un forum

Nous avons fait en sorte que notre nouvelle vitrine puisse aussi être un espace d'échange. Nous vous invitons donc à y laisser vos messages, suggestions et autres critiques (Contacts → Livre d'or).

