

# Rue de l'Avenir

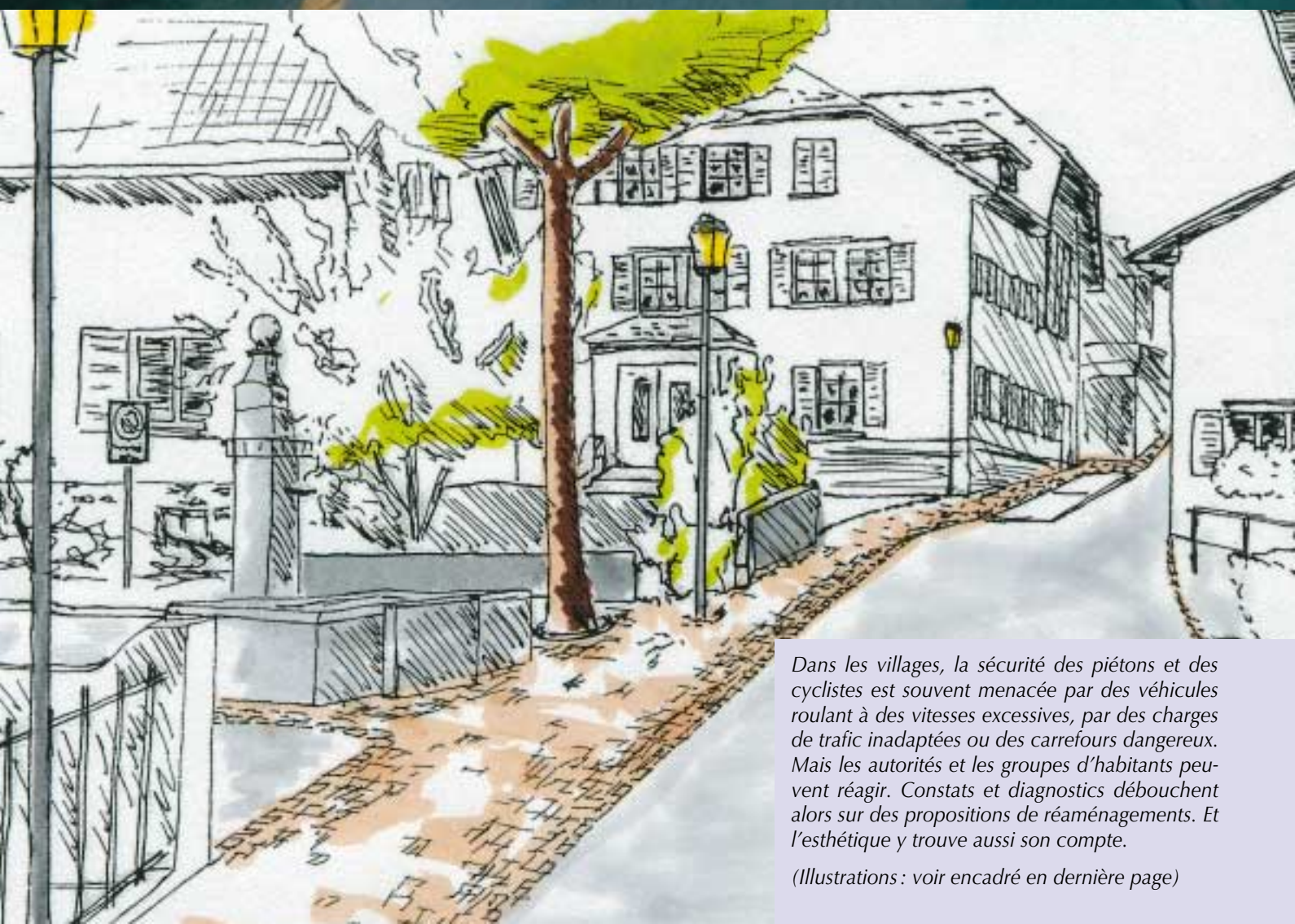
JAB 2400 Le Locle

## Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 20<sup>e</sup> année, 1/2003  
www.rue-avenir.ch

# Sécuriser et embellir



*Dans les villages, la sécurité des piétons et des cyclistes est souvent menacée par des véhicules roulant à des vitesses excessives, par des charges de trafic inadaptées ou des carrefours dangereux. Mais les autorités et les groupes d'habitants peuvent réagir. Constats et diagnostics débouchent alors sur des propositions de réaménagements. Et l'esthétique y trouve aussi son compte.*

*(Illustrations : voir encadré en dernière page)*



## De la valorisation à la modération

*Beurnevésin, village jurassien de 157 habitants. Une volonté: modérer le trafic. Sur mandat des autorités communales, un avant-projet d'aménagement de la traversée du village a été réalisé.*



*Aménagement devant le restaurant, cheminement polyvalent marqué par deux rangées de pavés inclinés.*

Situé à la frontière, Beurnevésin subit des vitesses excessives. Des pointes de 100 km/h ont été enregistrées et plusieurs accidents ont eu lieu ces 10 dernières années. Face à ce constat, les autorités ont décidé de réagir.

Le village de Beurnevésin souhaite apporter des solutions aux problèmes de vitesses excessives, d'organisation des carrefours et au manque de sécurité des piétons et des cyclistes.

Il ne s'agit pas de se contenter d'éléments de modération, mais de les intégrer dans un aménagement global qui redonne sens à l'espace-rue. Une réflexion globale, sur l'ensemble de la traversée du village, permet d'aménager avec cohérence et de donner une unité au village.

### Problèmes et conflits

- Aménagements piétonniers et cyclables inexistant;
- Traversées piétonnes dangereuses;
- Deux carrefours principaux problématiques (priorité, visibilité);
- Entrées de village inefficaces en matière d'annonce de changement de système (passage du cadre « hors bâti » au cadre « bâti »);
- Espace rue à valoriser;
- Place de village multifonctionnelle (cour d'école, abri PC, aire de stationnement) et sans caractère.

### Potentiels

- Village classé site d'importance régionale au Plan directeur cantonal;
- Présence d'une rivière, la Vendline;

- Village avec un caractère esthétique intéressant (vergers, murs de pierres,...);
- Éléments anciens à conserver (fontaine, roue de moulin).

- Affirmer l'identité du village;
- Aménager une place publique.

### Concept

#### Objectifs

- Modérer le trafic;
- Assurer la sécurité de tous les usagers;
- Garantir le confort de tous les usagers;

- Réduction progressive de la largeur de chaussée;
- Aménagement de portes d'entrées principales (limitation à 50 km/h) et secondaires (limitation à 40 km/h);



*Carrefour de l'école.*



*La mise en place de revêtements différenciés permet une lisibilité des espaces, notamment aux carrefours. Aménagement au croisement d'une route cantonale principale et d'une secondaire, TJM 2000: 800 véh./jour.*

- Maintien de l'attention de l'automobiliste par l'aménagement de séquences;
- Aménagement d'un « espace » piétons et cycles de la périphérie au cœur du village (chemin avec banquette herbeuse, chemin avec pavés inclinés, rigole);
- Mise en valeur des entrées principales par plantations d'arbres fruitiers en alignement.

### Propositions

- Rétrécissement de la largeur de chaussée:
  - périphérie 6.00 m
  - après porte principale 5.50 m
  - après porte secondaire 5.20 m
  - points singuliers 4.50 m
- Aménagement de zones 30 dans les quartiers d'habitation;
- Traitement des carrefours;
- Traversées piétonnes avec avancée ponctuelle du trottoir;

- Mise en valeur de lieux publics ponctuels (place de l'arbre symbole, place du hangar à papiers, ...).

### Coûts

Les différents aménagements ont été répartis selon trois classes (économique, moyenne et idéale) en fonction de leurs caractéristiques (emprises, matériaux utilisés, ...).

Le coût des aménagements à la charge de la Commune (sans les infrastructures), selon la classe, est compris entre 284 200 et 2 613 000.-.

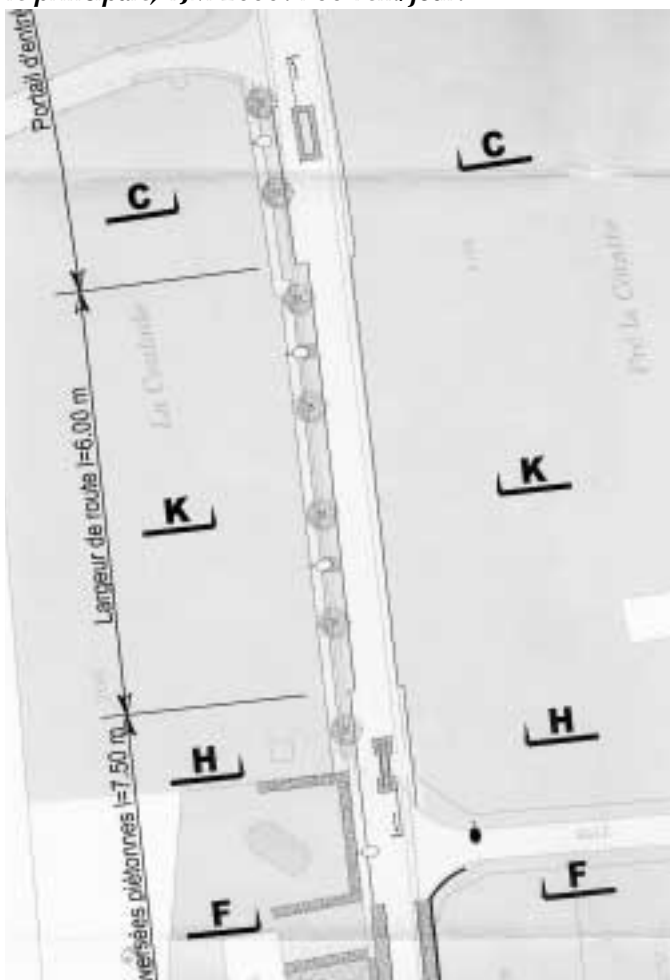
### Réalisation

Une décision quant à la réalisation des aménagements sera prise en fonction de différents critères:

- volonté politique;
- investissement financier;
- priorités d'aménagements.

**Isabelle Météry**  
RWB SA, Porrentruy

**Entrée principale côté Pfterterhouse (vu en plan): îlot de modération (limitation à 50 km/h), cheminement piétonnier désolidarisé par une banquette herbeuse, plantation d'arbres d'alignement. Aménagement sur route cantonale principale, TJM 2000: 700 véh./jour.**



**Mise en valeur du patrimoine existant (bassin).**



**Place de l'arbre symbole. Aménagement sur route cantonale principale, TJM 2000: 900 véh./jour.**



**Cheminement piétonnier en bois. Aménagement sur route cantonale principale, TJM 2000: 1650 véh./jour.**



**Traversée piétonne avec avancée ponctuelle du trottoir. Aménagement sur route cantonale principale, TJM 2000: 700 véh./jour.**

Gorgier NE

# Propositions de mesures de modération du trafic

*Gorgier–Chez-le-Bart est une commune du littoral neuchâtelois d'environ 1700 habitants. Alors que le village de Chez-le-Bart, au bord du lac, est traversé par la RC5, le village de Gorgier, sur la hauteur, est à l'écart du grand trafic. La sécurité des piétons est néanmoins loin d'être optimale, que ce soit sur les rues étroites du centre du village ou sur les rues rectilignes et (trop) confortables pour le trafic motorisé des quartiers d'urbanisation plus récente.*

**S**uite aux inquiétudes exprimées par les habitants de l'un des quartiers résidentiels, l'exécutif communal a décidé de s'attaquer au problème de la circulation.

## La situation

Du fait de sa faible étendue et de sa structure particulière, le village de Gorgier est très pratiqué par les piétons. D'importants échanges ont lieu entre les quartiers résidentiels

situés à l'Ouest du village, à l'extrémité desquels se trouve le collège secondaire des Cerisiers, et le noyau ancien du village qui accueille les principales centralités: écoles enfantine et primaire, bibliothèque, maison communale, banque et commerces.

Des mesures de charges en trafic et de vitesses ont été effectuées, à l'aide d'une borne

(suite à la page 8)

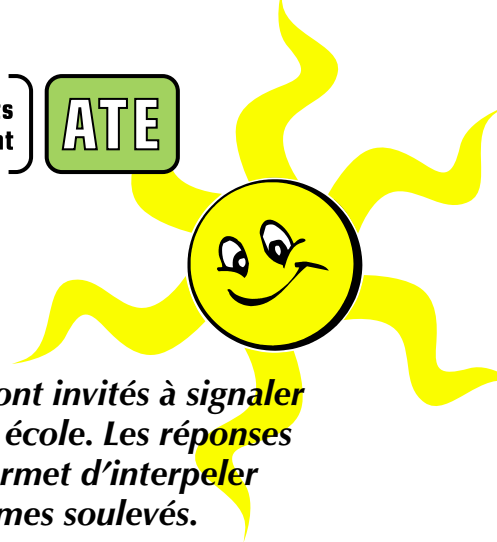


**Rue des Prises, entrée en localité (env. 400 véh./jour).** A l'entrée Nord du village, l'étude propose la création d'un effet de porte par l'arborisation ainsi que la fermeture du parking existant par un terre-plein avec rangée d'arbres ou de réverbères, de manière à mieux structurer la rue et à obtenir une impression de rétrécissement.



**Rue des Cerisiers (env. 450 véh./jour).** Sur la rue des Cerisiers, où vivent de nombreux enfants, le tronçon Est fait l'objet de mesures de modération depuis une quinzaine d'années, qui donnent satisfaction; sur le tronçon Ouest, plus large, l'étude propose des rétrécissements ponctuels alternés sous forme de quelques places de parc et surtout de terre-pleins arborisés.





# 1, 2, 3... soleil!

## Des itinéraires plus sûrs pour les élèves

*Sur la base d'un questionnaire, les élèves de la 4<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> année sont invités à signaler les points positifs et les dangers qui jalonnent le chemin de leur école. Les réponses fournies sont ensuite analysées et le dossier ainsi constitué permet d'interpeler les responsables de la commune concernée sur les problèmes soulevés.*

**L**es enfants répondent à un questionnaire portant sur le choix de leur(s) mode(s) de déplacement et leur comportement face à la circulation. Ils relèvent ce qui les dérange, ce qui leur fait peur ou ce qu'ils aimeraient changer.

### Exploitation des résultats

Pour être efficaces, ces données doivent être résumées et reportées sur un plan. Cela peut être le cas pour les points noirs, les endroits préférés des enfants pour traverser la rue, les temps d'attente et les passages étroits sur les trottoirs.

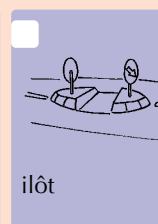
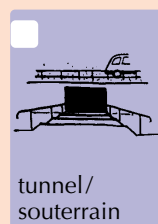
### Analyse

L'enseignant opère seul ou avec la classe une première synthèse des réponses au questionnaire. Puis le matériel est transmis au Bureau-Conseil de l'Association transports et environnement, ATE (voir encadré «Contacts» ci-dessous).

### Extrait du questionnaire

Les piétons ont plusieurs possibilités de traverser la route.

Lequel de ces endroits te fait-il le plus peur ?



Qu'est-ce qui te fait le plus peur à ces endroits ?

---



---

L'ATE fait ensuite parvenir son analyse à la classe.

### Diffusion de l'information

Il est important de communiquer les résultats de l'action en dehors de l'école. Il est ainsi

### «Agir ensemble» (nouvelle édition)



Revue et corrigée en profondeur, la nouvelle mouture du guide pour les parents d'élèves est sortie de presse. Elle est un outil performant pour améliorer

la sécurité sur le chemin de l'école dans les communes ou les quartiers.

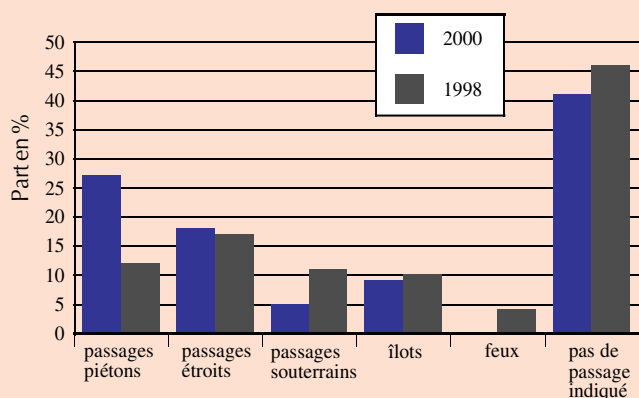
«Agir ensemble» présente une marche à suivre richement illustrée d'exemples et accompagnée de références et d'adresses de contact pour présenter une requête aux autorités communales.

La fameuse enquête «points noirs sur le chemin de l'école» est l'un des éléments forts de cette nouvelle édition.

### Extrait d'une analyse

Ecole de Uster (ZH), 5e année

Lequel de ces endroits te fait-il le plus peur ?



judicieux d'envoyer aux autorités communales un dossier mentionnant la démarche et un plan des points noirs.

On peut aussi exposer les dessins réalisés par les enfants ou publier des extraits du dossier dans les journaux d'école ou locaux.

### Pour en savoir plus

Bureau-conseil ATE  
Alain Rouiller  
18, rue de Montbrillant  
1201 Genève  
022 777 1002, conseil@ate.ch  
téléchargeable sur :  
www.ate.ch

# Penthalaz VD

## Sécuriser les traversées dans l'ancien village

***A la demande d'un groupe d'habitants, Rue de l'Avenir a effectué un diagnostic-sécurité concernant un passage piéton dans le centre de l'ancien village. De son côté, l'Association de parents d'élèves locale organisait un questionnaire auprès des parents. Deux démarches qui ont permis d'engager le dialogue avec les autorités.***

**P**enthalaz, 2300 habitants, est situé à une quinzaine de kilomètres au nord de Lausanne. La commune s'est beaucoup agrandie dès les années 50 – il n'y avait à l'époque que 900 habitants – et elle s'étend aujourd'hui sur plus d'un kilomètre de long.

Le village ancien, dans la partie haute de la commune, s'est développé en étoile autour de deux routes cantonales, la RC 306d (route de la Gare/route de Daillens, 3000 v/j environ) et la RC 309d (route de Lussery, 750 v/j).

### Les problèmes

Le problème soulevé par les parents concernait le passage piéton situé au centre de l'ancien village (vers l'épicerie et le café-restaurant): une vingtaine d'enfants y traversent la route chaque jour à quatre reprises pour aller à l'école, sans compter les occasions de tra-

verser pour leurs activités extrascolaires.

Les conducteurs roulent à une vitesse jugée excessive en traversée de village, alors que la visibilité est réduite en raison des courbes de la route.

### Le diagnostic-sécurité

L'intervention de Rue de l'Avenir a permis de confirmer les problèmes relevés par le groupe d'habitants. L'observation sur place a montré que de nombreux conducteurs se montrent peu attentifs à la présence d'enfants à proximité du passage, et ne s'arrêtent pas volontiers.

Des mesures de vitesse ont été effectuées au moyen d'un radar-pistolet: elles ont fait apparaître de nombreux dépassements de vitesse en descente comme en montée.

### Des pistes de solutions

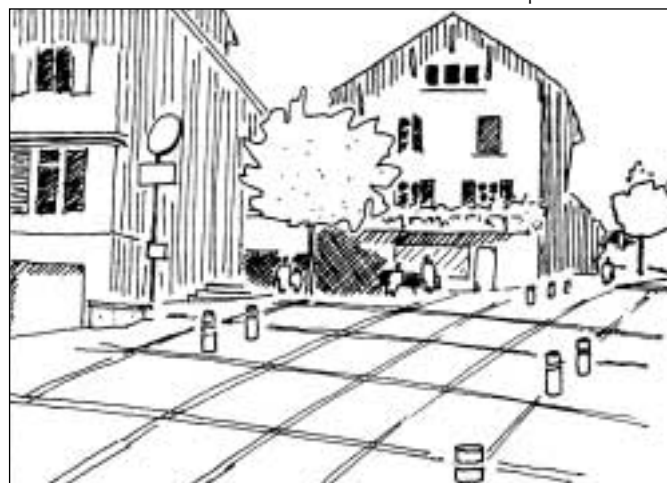
La demande du groupe d'habitants concernant priori-

***Une traversée dangereuse. Quand il y a plusieurs piétons, des enfants accompagnés d'adultes, les conducteurs s'arrêtent plus volontiers. Mais de manière générale, les vitesses sont élevées à cet endroit, en montée comme en descente, et le droit de priorité des piétons au passage est peu respecté.***

Photo: Dominique von der Mühl



Dessin: Dominique von der Mühl



***Mettre en valeur le centre? Des solutions ont été esquissées dans le sens d'une stricte amélioration de la sécurité. Mais on a suggéré d'aller un peu plus loin, avec un réaménagement qui permette aussi de mettre en valeur le centre de l'ancien village. Une proposition qui reste à discuter...***

tairement les problèmes de sécurité, des suggestions ont été faites permettant d'agir sur la vitesse des véhicules et l'amélioration des espaces piétons. Des idées ont aussi été esquissées dans le sens d'une amélioration du traitement de l'espace dans le centre de l'ancien village.

### Questionnaire de l'APE

Parallèlement au diagnostic de Rue de l'Avenir et avec son appui technique, l'Association de parents d'élèves locale a organisé une consultation auprès des parents concernant la sécurité des enfants dans l'ensemble de la commune.

Un questionnaire a été distribué en classe, avec le sou-

tien de la direction des écoles. Les nombreuses réponses ont permis d'avoir une image complète des problèmes de sécurité des piétons sur pratiquement tout le territoire communal.

### Un mandat de la Municipalité

L'ensemble de ce matériel a été remis à la Municipalité dans le courant de l'année dernière. Celle-ci s'est montrée sensible à la démarche, puisque qu'elle vient de confier à Rue de l'Avenir un mandat pour une étude d'ensemble de la sécurité des piétons à Penthalaz.

**Dominique von der Mühl**  
conseillère vaudoise

# Signe de la main devant un passage pour piétons ?

*En 1994, l'obligation du signe de la main devant un passage pour piétons a été abolie. Pourtant, périodiquement, au niveau politique, sa réintroduction est réclamée. Ce fut à nouveau le cas, en automne de l'année dernière, par une pétition du Conseil d'Etat zurichois.*

**D**ans une lettre au Conseil fédéral, Mobilité piétonne suisse a, une fois encore, dressé la liste des arguments contre l'ancien système et en faveur du droit en vigueur.

Suite à cela, le Conseil fédéral a clairement refusé la demande du Conseil d'Etat zurichois. Dans sa réponse à notre association, le conseiller fédéral Leuenberger a soutenu nos arguments et renforcé le projet de faire adopter des mesures d'amélioration de la sécurité des piétons dans la circulation.

Périodiquement, la thématique du signe de la main devant les lignes jaunes est de nouveau d'actualité.

Dans la plupart des articles, des arguments simplistes sont émis, arguments selon lesquels la sécurité serait améliorée avec le signe de la main.

Pourtant, les spécialistes qui s'occupent du sujet et argumentent de façon plus nuancée – et ici les experts de la sécurité de toutes les associations (ATE, bpa, TCS, Mobilité piétonne suisse) sont d'accord – confirment le fait que l'obligation du signe de la main n'apporte aucune solution au problème. Le Conseil fédéral lui-même se range derrière le droit de priorité inconditionnel du piéton devant un passage jaune.

En lien avec la dernière controverse, nous résumons ci-après nos principaux arguments :

## Principe de confiance brisé

Le principe de confiance valable dans la circulation routière est violé sur un point important. En effet, à la différence de toutes les autres règles de priorité qui engagent sans exception ceux qui doivent accorder la priorité, ce sont ici, tout à coup, ceux qui ont droit à la priorité qui doivent la revendiquer.

Si le droit de priorité est lié au signe de la main, c'est le droit de priorité lui-même qui est à nouveau sapé.

## Qu'est-ce qu'un signe de la main ?

Toutes les personnes ne sont pas en mesure de faire un signe de la main de la même façon.

Les signes de la main ne sont pas interdits et ils peuvent dans certaines situations être tout à fait appropriés. Mais il n'existe pas de signe de la main normalisé pour revendiquer la priorité et il n'y en a jamais eu.

De plus, il faut prendre en considération le fait qu'un signe dans l'obscurité, dans la nuit, par temps de pluie ou par brouillard est difficile ou même impossible à percevoir, alors que la silhouette d'une personne en bordure de route est beaucoup plus visible.

Le groupe d'âge le plus souvent victime d'accidents sur les passages jaunes est constitué des personnes de plus de 65 ans.

Les personnes âgées et les enfants ne sont pas toujours en

mesure de faire un signe clair de la main, de même que les parents qui tiennent des enfants par la main, les personnes avec des bagages, un parapluie ou un chien en laisse, ainsi que les personnes handicapées. La priorité leur serait, de fait, retirée.

## Harmonisation internationale

La question de savoir si l'obligation du signe de la main est valable ou non pour la sécurité routière a été, jadis, un sujet de discussion dans de nombreux pays européens pendant des années. Mais le résultat est clair. L'obligation du signe de la main ne contribue pas à la sécurité. Il constitue uniquement une limitation du droit de priorité des piétons du fait que celui-ci est lié à une condition.

La Suisse était un des derniers pays européens à abolir cette obligation en 1994.

## Carambolages aux abords des passages de sécurité

La multiplication des carambolages n'est pas à mettre sur le compte de l'abolition de l'obligation du signe de la main. Le fait est que les conducteurs devraient sans autres, à proximité des passages jaunes, rouler de façon particulièrement prudente et que la distance trop réduite entre les véhicules est une des causes de l'augmentation des collisions.

## Accidents sur les passages de sécurité

Le rapport d'experts «accidents mortels sur les passages jaunes» qui a été établi sur mandat du conseiller fédéral Leuenberger en 1999 a prouvé que plus de la moitié de tous les piétons tués ont été renversés au milieu ou sur la 2<sup>e</sup> partie du passage, donc longtemps après avoir pénétré sur le passage.

Cela montre clairement que la plus grande partie des accidents graves ne peut être mise en lien avec la réglementation du signe de la main.

Les rapports de police confirment, en outre, que le 80% des causes d'accidents sur les passages de sécurité se trouve du côté des conducteurs. Les piétons n'occasionnent qu'environ 5% des accidents.

Pour le 15% restant, la responsabilité revient aux deux ou ne peut être clairement établie.

**Christian Thomas**

(trad. M.-C. Pétremand)

## Pour en savoir plus

Notre prise de position complète avec l'argumentation détaillée peut être obtenue auprès de Mobilité piétonne ou téléchargée sous [www.fussverkehr.ch/news.htm](http://www.fussverkehr.ch/news.htm).

## Mobilité piétonne

Nouvelle adresse du secrétariat romand : voir imprimé en dernière page.



(suite de la page 4)

automatique, sur les rues où le manque de sécurité paraissait le plus évident. Elles ont révélé des problèmes suffisamment importants pour que l'exécutif communal décide de mandater un bureau d'aménagement du territoire et d'urbanisme, l'Atelier North et Robyr Soquel, pour analyser de manière plus fine la situation et surtout pour proposer des solutions.

Le constat a mis en évidence les faits suivants :

- La charge en trafic est inadaptée au caractère des rues de l'ancien centre ;
- Les vitesses sont trop élevées, par rapport au contexte, sur certaines rues, en particulier rue des Cerisiers à proximité du collège secondaire, rue des Prises au droit des écoles infantine et primaire, rue de la Ravine (petite rue étroite qui constitue un raccourci prisé des automobilistes pour rejoindre le haut du village).
- Le manque d'espaces piétonniers dans tout le centre ancien et sur certaines rues de quartier récentes crée une situation d'insécurité subjective.
- Certains carrefours du centre sont problématiques, en raison d'un manque de visibilité ou parce que l'espace à disposition du trafic motorisé est trop important et mal défini.
- Les rues du centre manquent de convivialité, l'espace public n'étant pas mis en valeur.

### Les aménagements projetés

Les principales mesures proposées dans le cadre de l'étude sont les suivantes :

- Délimitation d'une zone 30 qui englobe toutes les rues du village, à l'exception des routes de liaison reliant le village au réseau principal.



**Rue de la Ravine (env. 550 véh./jour).** Sur la petite rue de la Ravine, étroite et en pente, le ralentissement des véhicules pourrait être obtenu par la création d'une rigole centrale et le marquage du cadastre par des surfaces et des lignes pavées transversales, qui mettraient également en évidence le caractère pittoresque de la rue.

- Mesures d'accompagnement sur les rues où les vitesses pratiquées sont trop élevées (voir illustrations). L'étude a été réalisée en 2001. A ce jour, aucune réalisation n'a été entreprise, à l'exception de mesures provisoires sur la rue des Cerisiers. Dans le but de rationaliser les investissements, l'autorité communale envisage une réalisation par étapes, parallèlement à d'autres travaux, tels que réfection de tronçons de routes ou d'infrastructures souterraines.

**Yolande North**

### Page de couverture

**Rue du Centre (env. 1650 véh./jour).** Sur les deux principales rues du vieux village, soit la rue du Centre et la rue des Prises, un rétrécissement optique est proposé par la création de « trottoirs » à niveau, donc franchissables en cas de nécessité. Les éléments marquants de l'espace public, notamment les fontaines et plaquettes, sont mis en valeur de manière à souligner le caractère de centre du village. La géométrie des carrefours est également modifiée par la création de surfaces dévolues aux piétons, mais franchissables si nécessaire.



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
  - **ATE**  
Association transports et environnement
  - **« La Rue »**  
Groupe de travail de l'EPFL
  - **Pro Juventute**
  - **Pro Senectute**  
Association des Familles des Victimes de la Route
  - Société d'Art Public
  - Equiterre
- « Rue de l'Avenir » est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Marie-Claire Pétremand  
2322 Le Crêt-du-Loche  
☎ et fax 032/724 32 82  
rue.avenir@imaginer.ch  
www.rue-avenir.ch  
CCP: 20 - 7856 - 6

### Président

Serge BEUCHAT  
77, route de Fontenais  
2900 Porrentruy  
☎ 032/466 61 41, fax 032/466 48 02  
sergebeuchat@rwb.ch

### Vice-Président

Alain ROUILLER  
ATE - 18, rue Montbrillant  
1201 Genève  
☎ 022/777 10 02, fax 022/777 10 05  
alain.rouiller@ate.ch

### Centre de documentation

CEDEC-/EPFL  
Dominique von der MÜHLL  
EPFL - INTER/LADYT  
Bâtiment polyvalent  
1015 Lausanne  
☎ 021/693 42 07, fax 021/693 38 40  
dominique.vondermuehll@epfl.ch

### Conseillers régionaux

**Genève**  
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

### Fribourg

Philippe VORLET  
Route de la Vignettaz 32  
1700 Fribourg  
☎ 026/424 93 78  
info@vorlet.ch

### Jura et Jura bernois

Roland BROQUET  
77, route de Fontenais  
2900 Porrentruy  
☎ 032/466 61 41, fax 032/466 48 02  
rolandbroquet@rwb.ch

### Neuchâtel

Yolande NORTH  
2, ch. de Fresens  
2024 St-Aubin-Sauges  
☎ et fax 032/835 10 19  
yolande.north@bluewin.ch

### Valais

Pierre-François SCHMID  
10, rue du Rhône  
1950 Sion  
☎ 027/322 94 64, fax 027/322 91 49  
pf.schmid@transportplan.ch

### Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG  
14, chemin des Petits Esserts  
1053 Cugy  
☎ 021/731 56 72, fax 021/731 56 74  
cugy@rwb.ch  
Dominique von der MÜHLL  
(voir plus haut)