Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (G.C.R.) 2/86 3ème année

Rue de l'Avenir
pro juventute VCS AST

Groupements représentés
Association suisse des transports, AST.
Pro Juventute.
Institut suisse de la Vie, ISV.
Société d'Art public GE et FR.
Image de la cité VS.
Association Droits du piéton, ADP,
Groupe de travail "la rue" de l'EPFL.
Rédacteur responsable et coordination romande :
Alain Rouiller, AST, 16 rue des Chaudronniers, 1204 Genève, tél. 022 29 68 01.
secrétariat du GCR :
Bernard Vaney, Pro Juventute, Galerie St François B, 1003 Lausanne, tél : 021 23 50 91.
Centre de documentation et appui technique :
Groupe de travail "la rue" de l'EPFL. 14 av. de l'Eglise-Anglaise, 1006 Lausanne. Contacts : Lydia Bonanomi, tél : 021 47 32 95.

Contacts Locaux

Genève :
Marc Houvet, Pro Juventute, bd Helvétique 26, 1207 Genève, tél : 022 36 57 77.

Fribourg :
Jean-Claude Morisod, Sté d'Art Public, rue de Lausanne 91,1700 Fribourg, tél : 037 22 82 92.

Jura :
Jean-Claude Hennet, AST, rue Franche 15, 2800 Delémont, tél : 066 22 88 88.

Neuchâtel :
Michel Von Wyss, AST, rue du Nord 3, 2300 La Chaux-de-Fonds, tél : 039 28 21 16.

Valais :
Image de la Cité, Gabriel Romailler et Pierre Maret, Pré-de-Savioz 1, 3957 Granges, tél : 027 23 43 59 et 58 12 47.

Vaud :
Olivier Neuhaus, AST, 16, ch. de Montelly, 1007 Lausanne, tél : 021 24 86 54.

tirage : 3000

Modération de la circulation
La Romandie bouge

Il y a quatre ans, lorsque le Groupe conseil romand et le groupe "LA RUE" se sont constitués, les expériences de modération de la circulation en Suisse romande se comptaient sur les doigts d'une main. "La modération ne passera pas le rideau de rösti", disait-on à ce moment -là.

Aujourd'hui, les demandes de la part d'habitants et les projets, modestes ou d'envergure, se comptent par dizaines; certains responsables des pouvoirs publics qui, à l'époque, étaient réticents à la modération de la circulation, entrent aujourd'hui en matière. Bref, le mouvement est lancé - du moins sur le papier.

Le groupe "LA RUE" veut continuer à oeuvrer pour la transformation de la rue-circulation en une rue plurifonctionnelle. De nouvelles journées d'information seront organisées; nous espérons entreprendre sous peu une recherche d'envergure sur les pratiques et les représentations des acteurs concernés par la rue.

Notre groupe intervient aussi sur le terrain. Dans la mesure de ses moyens, il répond à des demandes précises, d'aide technique à des associations d'habitants, d'études pour des communes. Pour ce bulletin, nous avons choisi de présenter ce dernier volet de nos activités, en décrivant trois projets parmi la dizaine actuellement traités par des membres du groupe. Deux des projets se font en collaboration avec le bureau URBAPLAN. Les trois cas choisis montrent la grande diversité de situations et de problèmes qui existe dans le domaine.

Nous avons demandé à Michel BASSAND, sociologue, membre de notre groupe, de nous livrer, en guise d'introduction, ses réflexions sur le rôle de la rue autrefois et aujourd'hui et sur les possibilités et les limites de la modération de la circulation au vu des tendances dominantes du développement urbain.



Numéro édité sous la responsabilité du Groupe de travail "LA RUE" de l' EPFL.

Espaces publics et modération de la circulation

Actuellement se développe dans de nombreux milieux sociaux une aspiration pour de réels espaces publics. Aussi bien dans les quartiers des villes que dans les bourgs et villages les populations souhaitent disposer d'un maillage d'espaces fait notamment d'établissements divers, de centres sociaux et culturels, de promenades, de places, de rues sans danger et pollution, de parcs. Bref, il est de plus en plus revendiqué un réseau de lieux en plein air ou non, ouvert à tous où chacun peut flaner, jouer, vaquer à ses activités, où la rencontre et la confrontation sociale peuvent avoir lieu, hors de la pollution du bruit et de la vitesse.

Or, jusqu'à récemment cette aspiration était incompatible avec les orientations prises par l'urbanisme.

Pour expliciter ce propos comparons à très grands traits la ville pré-industrielle à la ville contemporaine. Cette réflexion nous permettra de mieux comprendre d'où vient cette aspiration et pourquoi elle est si difficile à réaliser actuellement.

ESPACES PUBLICS DES VILLES PRE-INDUSTRIELLES

Ces villes généralement ne rassemblent qu'une faible fraction de la population des sociétés pré-industrielles. Elles en sont néanmoins les pôles de convergence où se développent l'artisanat, le commerce, l'administration. L'espace urbain d'alors est délimité par des murailles qui sont autant un moyen de protection civile et militaire qu'un moyen de régulation commerciale.

La ville pré-industrielle est une fédération de quartiers. C'est cette ville qui a inventé le quartier. Il n'y est pas seulement un espace géographique ou urbanistique; c'est réellement une collectivité ayant une dynamique spécifique imprimée par trois groupements fondamentaux : la corporation, la paroisse et la milice. Si dans la ville pré-industrielle sévit la ségrégation sociale et ethnique, la spécialisation fonctionnelle du sol est pour ainsi dire inconnue. Chaque quartier réunit des activités économiques diversifiées de production, de distribution et de consommation. Souvent dans le même immeuble coexistent l'atelier, la boutique, le logement.

Ces caractéristiques de la ville pré-industrielle expliquent la nature de ses rues et espaces publics. Ce qui frappe les observateurs de cette époque c'est leur incroyable densité humaine et leur animation exceptionnelle : " Allez d'un bout à l'autre de la ville : partout la foule va et vient, partout il y a du bruit et du vacarme dans les grandes et les petites rues ". (...) " Ajoutez les hurlements et les cris de tous ceux qui vont dans les rues pour vendre des herbes, du laitage, des fruits, des haillons, du sable, des balais, du poisson, de l'eau et mille autres choses nécessaires à la vie; et je ne crois pas qu'il y ait aucun sourd-né, si ennemi de lui-même, qui voulût à ce prix recevoir l'ouïe, pour entendre un tintamarre si diabolique ". (Propos d'un observateur contemporain, dans A. Farge).

Cette animation intense s'explique, nous l'avons déjà dit, par l'absence de spécialisation fonctionnelle du sol mais encore par d'autres particularités.

Cette animation vient du fait que le logement de l'immense partie des habitants de la ville pré-industrielle est rudimentaire. Les taux d'occupation dépassent notre entendement. Les logements précaires et de fortune sont la règle. Il est difficile d'établir une limite nette entre le logement et la rue. Et si les logements sont ouverts sur la rue, ils sont aussi ouverts les uns sur les autres. La promiscuité est quasi totale entre les voisins. Presque tout est public, l'obscénité comme l'indécence. La sociabilité de voisinage dans ces conditions est extrêmement intense et effervescente mais aussi conflictuelle.

De ce fait, " c'est dans la rue que déborde à toutes heures un flux de gens qu'aucun toit ne met réellement à l'abri ". (...) Finalement la rue constitue " un lieu de relative liberté d'actions et de loisirs, plus satisfaisante que les mansardes ou caves aux odeurs nauséabondes, mal protégées des malfaiteurs plus pauvres encore que les locataires ". (A. Farge, p.33).

Mais ce n'est pas seulement le logement qui se déverse sur la rue : le travail s'y déploie également généreusement. Les ateliers et les boutiques font déborder leurs activités bien au-delà du trottoir. En outre, en plus d'un nombre considérable de mendiants, la rue contient un pullulement de petits métiers et marchands ambulants.

Dans la rue de la ville pré-industrielle pêle-mêle on vit, on travaille, on s'amuse, on flâne. Sont mélangés les hommes et les femmes, les enfants et les vieux, les désoeuvrés, les artisans, les commerçants, les mendiants. On imagine aisément que ce foisonnement ne se fasse pas en toute harmonie. Un artisan qui s'est déployé sur la rue empêche un charretier de passer et c'est la bagarre; les ambulants et les mendiants sont en constante lutte pour s'approprier les endroits les plus passants; les jeux d'enfants et d'adultes dégénèrent souvent en querelles; les marchandages tournent à l'empoignade; les rixes de cabarets se règlent sur la rue.

Evidemment, dès qu'un de ces micro-événements se produit il s'ensuit un attroupement et rarement les spectateurs se contentent de rester spectateurs. Il arrive fréquemment que ces petits incidents dégénèrent en échauffourées.

La rue de la ville pré-industrielle est donc vivante et chatoyante mais elle est aussi dangereuse. Mentionnons un autre exemple : c'est très souvent dans la rue que la vie se fait, douce et amoureuse parfois, mais souvent dans la rue l'homme prend brutalement possession de la femme. Au niveau le plus quotidien la femme est fréquemment agressée et l'agressivité se traduit vite en brutalité : il suffit que la femme affirme quelques velléités d'indépendance ou qu'elle refuse les avances masculines pour qu'il y ait violence sexuelle.

Cette effervescence quotidienne est exaltée par les fêtes saisonnières et de temps à autre par le spectacle de suppliciés et d'exécutions capitales. La plupart du temps l'un et l'autre provoquent des sentiments ambigus : dans la foule se mêlent le voyeurisme, l'horreur, la jubilation, l'indignation, voire la révolte. D'ailleurs dans la rue de la ville pré-industrielle les émeutes, les insurrections, les révoltes sont choses courantes.

La rue de la ville pré-industrielle est aussi polluée et de quelle manière.. Il n'y a pas d'égoûts ou plus exactement la rue sert d'égoût. N'insistons pas sur le "charme" que cela implique ! L'histoire épouvantable des épidémies de choléra, de peste et autres, de la ville pré-industrielle illustre éloquemment que la pollution n'est pas une invention des sociétés industrielles.

Bref, dans la rue se conjuguent les images de la misère et du désordre social et c'est cette conjugaison qui mène médecins, philosophes, architectes et ingénieurs à inventer l'urbanisme qui va assainir, réglementer, uniformiser mais aussi réprimer. C'est dans la ville pré-industrielle qu'a été inventé l'urbanisme, mais ce n'est que dans la ville industrielle qu'on commencera à l'appliquer systématiquement. Le baron Haussmann en a été un des plus célèbres réalisateurs.

En résumé, les espaces publics et la rue de la ville pré-industrielle ont les caractéristiques tant souhaitées par de nombreux contemporains : chaleur humaine, simultanéité, densité humaine, animation, rencontres, etc. Ces traits résultent de la structure même de la ville et de la société. Mais il y a aussi un " envers du décor " qui fait frémir et que personne ne souhaite réactualiser.

Plus encore cette vie publique dense résulte notamment de l'état rudimentaire du logement urbain de l'immense partie des citadins.



Gravure de Gustave Doré

LES ESPACES PUBLICS DANS LES REGIONS URBAINES

Le phénomène urbain des sociétés contemporaines n'a plus rien à voir avec la ville pré-industrielle.

Parce que les villes sont facteurs d'économie, s'y concentrent dans un premier temps entreprises industrielles et habitations. Dans un deuxième temps, n'y tenant plus, les villes " craquent " de toute part, l'industrie, les autres emplois et la population se déversent dans ses environs. Ces zones industrielles et résidentielles deviennent de plus en plus lointaines au fur et à mesure que les moyens de transport se perfectionnent en rapidité et en confort. La ville envahit la quasi totalité du territoire : l'urbanisation d'un pays comme la Suisse est actuellement totale. Ainsi est née ce que nous appelons la région urbaine. C'est une vaste mosaïque de zones plus ou moins grandes, denses, spécialisées et hiérarchisées. Se côtoient des zones industrielles, tertiaires, commerciales, résidentielles, de loisirs, agricoles, etc. Le tout est ponctué de grands équipements éloignés les uns des autres, plus ou moins unifonctionnels comme supermarché, aéroport, gare, université, stade sportif, etc. Cette mosaïque est souvent agencée autour d'un centre historique qui reste la seule zone multifonctionnelle de la région urbaine.

Pour fonctionner, une mosaïque aussi spécialisée et hiérarchisée implique une forte mobilité des citadins. La région urbaine nécessite donc un système de transports aussi souple et fluide que possible. Très rapidement la solution adoptée fut l'automobile.

L'organisation spatiale de la région urbaine ne résulte donc pas du hasard. Elle correspond aux orientations et mesures des spécialistes de l'urbanisme et des transports.
Une fois articulées ces orientations et ces mesures se stimulent mutuellement au point qu'il est extrêmement difficile de rompre leurs interactions amplificatrices. A ces facteurs s'en ajoutent au moins quatre autres plus ou moins interdépendants :

- l'assainissement hygiénique et moral de la ville : elle doit être "propre et en ordre ";
- la mise à disposition d'un logement, à toutes les catégories sociales; de plus en plus est associé de manière très étroite au logement, l'automobile privée avec ses garages et places de parcage;
- la satisfaction d'aspirations en matière de loisirs quotidiens et et reposants;
- le développement de télécommunications téléphone, radio, TV qui produisent une culture nouvelle.

Espace piétonnier dans le centre de Munich



Ainsi, dans la région urbaine un ensemble de facteurs déterminent un mode de vie nouveau qui a une incidence considérable sur les espaces publics.

D'abord ils perdent leur prestige au profit des espaces privés. Dès lors la rue ne peut plus être cette scène où chacun est spectateur et acteur, elle ne peut plus être ce lieu public fait de spontanéité et de simultanéité puisque tout se passe chez soi ou dans sa voiture.

La rue, tendanciellement, n'est plus qu'un lieu de transit entre divers îlots, zones et équipements de la région urbaine. De plus, les rues sont devenues des artères canalisant plutôt mal que bien, les flux de piétons et de véhicules motorisés de toutes catégories. Sur ces déserts pollués le piéton est non seulement indésirable, mais encore il y est constamment en danger de mort. La rue est devenue une " arène sanglante ".

Ainsi, dans la région urbaine, la spécialisation fonctionnelle du sol et l'émergence d'un mode de vie fortement individualiste sont incompatibles avec la rue spectacle.

Par rapport à ces développements, diverses expériences sont lancées pour permettre aux citadins de se réapproprier la rue et les espaces publics, d'abord ce fut la piétonnisation des rues des centres urbains, puis la création de rues résidentielles et surtout la modération de la circulation ou l'aménagement de "quartiers modérés". Examinons rapidement la première mesure.

Parce que les centres urbains deviennent de plus en plus inaccessibles, parce qu'ils se vident de leurs habitants et deviennent désertiques en certaines périodes de la semaine, les équipements tertiaires, sociaux et culturels implantés à grands frais sont de moins en moins rentables, on a imaginé dans les années soixante une solution à ces problèmes : redonner le centre urbain aux piétons.On "piétonnise" le centre urbain. Des expériences ont été menées à travers toute l'Europe; on a maintenant assez de recul pour les évaluer.

A première vue la "piétonnisation" a des effets positifs : elle augmente la qualité de la vie au centre, elle facilite le lancement de diverses formes d'animation culturelle extrêmement sympathiques, elle garantit une plus grande sécurité des piétons et des habitants. La "piétonnisation" revalorise le terrain du centre. En outre, de manière générale, il est prouvé que la "piétonnisation" contribue à augmenter le chiffre d'affaire des commerces et des entreprises qu'elle concerne directement.

En revanche, la "piétonnisation" participe à la disparition des petits commerces traditionnels destinés aux achats quotidiens, ils sont remplacés par des commerces de luxe et très spécialisés. Ce mouvement a des répercussions jusque dans les rues adjacentes non touchées par la "piétonnisation". Ce changement n'est pas sans conséquences sur les habitants qui résident encore au centre, pour eux la vie y devient de plus en plus compliquée.

Mais la "piétonnisation" a d'autres effets: elle accélère la disparition de la fonction résidentielle du centre et y augmente la ségrégation sociale, car la revalorisation qu'elle occasionne et les rénovations qu'elle entraîne, engendrent une augmentation des loyers qui ne sont supportables que par des entreprises ou des habitants au sommet de la stratification sociale. Si la fonction résidentielle est maintenue, on assiste le plus souvent au départ de la population d'origine, généralement populaire, et à son remplacement par des habitants ou bien jeunes ou bien célibataires ou bien des couples sans enfants, les uns et les autres appartenant aux couches sociales supérieures. Plus encore, la "piétonnisation" contribue à empirer les problèmes des espaces publics des autres quartiers de la région urbaine.

CONCLUSION

En résumé, ces expériences de "piétonnisation" de centres ont incontestablement des effets positifs, mais elles n'enrayent pas ce qui les a provoqués et ce qui constitue la menace la plus grave du développement urbain : la spécialisation fonctionnelle du sol et la ségrégation. Les centres deviennent de plus en plus tertiarisés et occupés par des couches sociales privilégiées. La "piétonnisation" n'est pas la cause première de ces changements, mais elle les accélère. Finalement, la "piétonnisation" rend-elle le citadin plus disponible à l'événement, à l'imprévu, au spontané ? Notre réponse serait plutôt négative mais c'est encore à vérifier.

Les rues résidentielles, mais surtout les diverses mesures de modération de la circulation menant à l'aménagement de " quartiers modérés " sont beaucoup plus intéressantes et pertinentes pour deux raisons essentielles.

D'une part, elles ne sont pas ponctuelles, mais cherchent à prendre en compte la globalité des problèmes de circulation. D'autre part, elles ne se contentent pas d'agir sur le trafic, mais encore sur l'urbanisme et l'architecture de la région urbaine entière. Ce sont là deux orientations majeures pour recréer des espaces publics dignes de ce nom.

Pourtant au terme de notre très brève réflexion, nous nous posons la question de savoir si ces mesures sont suffisantes ? Les problèmes des régions urbaines et de leurs espaces publics sont ancrés dans des valeurs considérées comme essentielles et largement partagées dans la population : valorisation de la mobilité, de la vitesse, de la consommation individuelle, de la privatisation de la vie quotidienne.
Est-ce possible d'aménager des espaces publics qui soient compatibles avec ces valeurs ?

Michel BASSAND
IREC - EPFL

Quelques références bibliographiques :

ANDERSON S., On Streets, (ed) MIT Press, Cambridge, Mass., 1978.

ARIES Ph., Histoire des populations françaises, Seuil, Paris 1971.

BASSAND M., Villes, régions et société Presses polytechniques romandes, Lausanne, 1982.

BEERLI C.A., Rues basses et Molard. Genève du XIIIe au XXe siècle, Georg, Genève, 1983.

FARGE A., Vivre dans la rue à Paris au XVIIIe siècle, Archives Gallimard, Paris, 1979.

HELLER G., Propre en ordre, in Ed. d'En Bas, Lausanne, 1979.

JACOBS J., The Death and Life of Great American Cities, Penguin Books, London.

A Lausanne, le quartier de Fontenailles - ouest

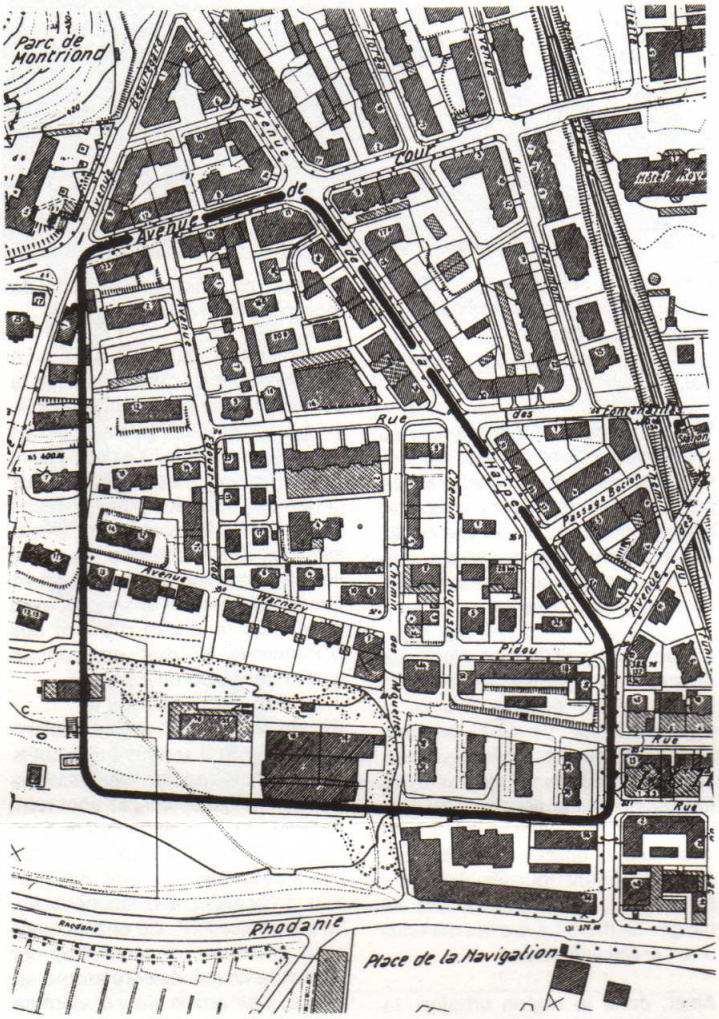
Le projet de modération pour ce quartier est intéressant à deux titres : par son échelle d'une part - un îlot urbain complet, il constitue une première à Lausanne - et par la participation active des habitants d'autre part.

LE QUARTIER

Il s'agit d'un îlot urbain clairement délimité, à forte densité de population (environ 2000 habitants). Il comprend des entreprises du bâtiment, de l'artisanat et des bureaux, des équipements publics (une école enfantine, une place de jeux et un parc public côté lac), mais peu de commerces. Les nombreux bâtiments du début du siècle, avec leurs jardins, en font un quartier très agréable.

LES PROBLEMES DUS A LA CIRCULATION

- Important **trafic de transit**
- Rues rectilignes, certaines en pente, d'où vitesse exagérée, **rues extrêmement dangereuses.**
- Stationnement : les rues sont occupées par les **voitures de pendulaires** qui prennent le métro pour se rendre au travail.



LES HABITANTS DECIDENT D'AGIR

Quelques familles avec de petits enfants aimeraient agir. Or, il se trouve qu'un architecte compétent en la matière habite dans le secteur. Fortes de cet appui pertinent, elles se décident. Par une lettre circulaire distribuée dand les 580 boîtes aux lettres, elles invitent les habitants à une réunion. Ceux-ci viennent en nombre (surtout des anciens, des parents, des notables; en revanche ni jeunes, ni étrangers). Ils ressentent très fortement les problèmes de circulation. Mais il y a plus et mieux. Très attachés à leur quartier, ils sont heureux à l'idée, nouvelle, de pouvoir agir eux-mêmes. Ils décident d'écrire séance tenante à la Municipalité, pour demander des mesures de modération d'une part, l'assistance d'un spécialiste du Service d'urbanisme, d'autre part. Ils se constituent en association (AMCF - Association pour la modération de la circulation dans le quartier des Fontenailles) . Plus de cinquante ménages s'inscrivent; les principales entreprises du quartier y adhèrent également ou soutiennent le projet.

L'assemblée mandate un groupe de travail pour l'élaboration d'un projet d'intention. Tous les membres de l'association sont invités à formuler des propositions. Plusieurs personnes écrivent des lettres à cet effet. Une nouvelle circulaire est glissée dans toutes les boîtes aux lettres, informant les habitants sur la création de l'association et la possibilité d'y adhérer. Le groupe de travail, composé d'une vingtaine de personnes, consacre trois longues séances à l'élaboration du projet d'intention. La Municipalité a accepté la demande d'assistance par un de ses spécialistes, M. Wittwer, ingénieur de circulation (Direction des Travaux). La présence de M. Wittwer est importante : par sa compétence d'une part, par le côté rassurant d'autre part (l'association ne se sent pas rejetée, mais au contraire soutenue par la Municipalité). D'autres contacts sont pris : les propositions pour la signalisation sont soumises à l'ingénieur responsable (Direction de Police), le directeur de la plus importante entreprise (SABAG) est consulté.

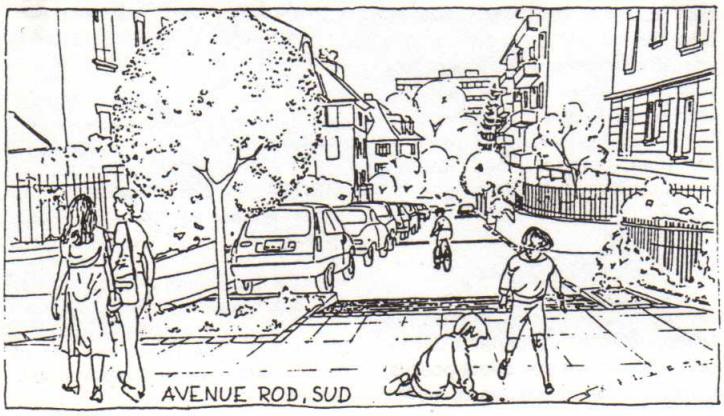
Neuf mois après la première réunion, le projet, soumis à l'assemblée et accepté à l'unanimité est envoyé aux deux Directions des Travaux et de Police.

Il a de fortes chances d'être réalisé rapidement, car il est conforme aux critères les plus importants définis par la Direction des Travaux : "sécurité des usagers","dynamisme des habitants", "consensus des habitants", "travaux de voirie". En ce qui concerne ce dernier critère, le hasard veut que les grands égouts de l'avenue de la Harpe seront refaits durant l'année en cours et il est question de profiter de ces travaux pour aménager les cinq entrées de rues situées sur cet axe.

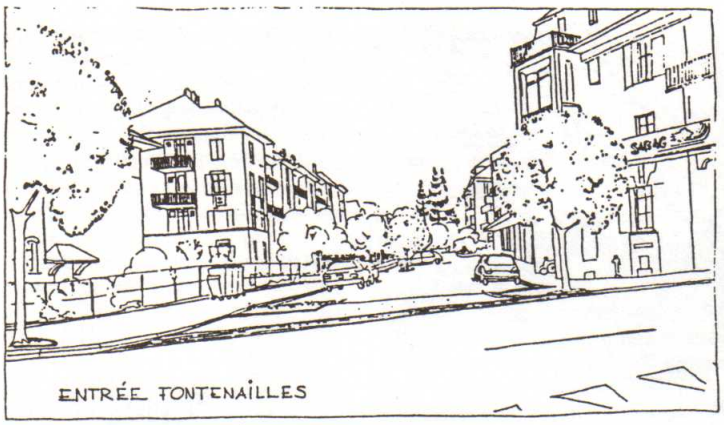
LE PROJET

Le but global des mesures proposées est de marquer et de privilégier le caractère de **quartier d' habitation** du secteur concerné.

Les mesures sont de deux ordres: signalisation et aménagements (ces dernières "classiques" dorénavant, rehaussements aux entrées de rues et aux carrefours dangereux, stationnement alterné, arbres faisant office d'obstacle, etc.).









LA PARTICIPATION DES HABITANTS QUESTIONS

Il existe une multitude de situations en matière de modération de la circulation et chacune exige une démarche différente. A Lausanne, actuellement, l'idée de modération est politiquement admise. Toutefois la Municipalité ne veut pas être le moteur des opérations; elle compte sur l'initiative des habitants.

Lorsque c'est une société de développement, partenaire traditionnel de l'autorité, qui demande des mesures, la Direction des Travaux prend rapidement à sa charge l'élaboration d'éventuels projets. La participation se fait alors plutôt "de haut en bas", car ces sociétés sont peu fréquentées par les habitants.
Donc, il appartient dans la plupart des quartiers aux habitants de montrer leur "dynamisme" et d'établir un "consensus", donc un projet. Situation passionnante, mais qui pose la question des conditions d'une participation réussie.

- Des habitants motivés, condition première d'une opération réussie.

- Des habitants avec certaines compétences et disponibilités : l'association du quartier de Fontenailles a pu compter sur une vingtaine de personnes actives, et plus particulièrement un comité et une présidente très actifs et compétents.

- Des autorités bienveillantes : c'est actuellement le cas à Lausanne.

- La nécessité d'un appui technique : les difficultés peuvent se présenter dès la première réunion de quartier, assemblée par définition non structurée. Les avis fusent et se contredisent ! En l'absence d'un expert, qui présente clairement les buts et les moyens de la modération, qui répond aux arguments et contre-arguments, sans l'assurance d'un appui technique face à l'immense travail qui s'annonce, les participants risquent fort de se quitter découragés. Par la suite, il s'agit d'élaborer un projet qui, d'une part, obtienne le consensus des habitants et d'autre part, ait des chances d'être réalisé.

Dans le cas du quartier de Fontenailles, l'expert (l'auteur de cet article) a co-animé six séances (assemblées et de travail) et consacré en plus près de cent heures à du travail technique.

Une telle participation du "bas en haut" est bien plus passionnante que l'inverse. Elle permet non seulement aux usagers d'être entendus, mais, de plus, elle rompt l'anonymat d'un quartier. A Fontenailles, cette expérience a été à l'origine de tout un réseau de connaissances et même d'amitiés.

J'ai terminé un précédent article dans ce même bulletin par la phrase : "habitants, à vous de jouer !" La modération de la circulation est aussi la réappropriation de l'espace public par les habitants, qui deviennent actifs.

Mais, reste une question : Qui peut se "payer" un tel processus?

Lydia BONANOMI
IREC - EPFL

Trois réalisations à Lausanne

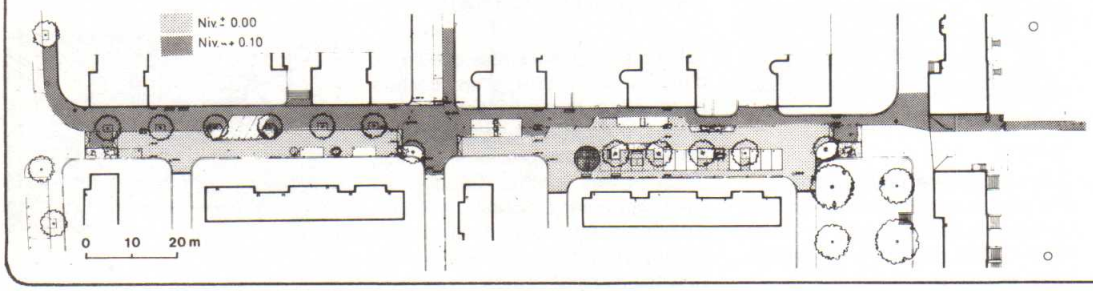
1) Le chemin d' Entre-Bois est transformé en rue résidentielle. Cette rue connaissait un important trafic de transit "parasitaire" (voitures et camions l'empruntaient pour éviter une série de feux sur Aloys-Fauquez), la vitesse exagérée de la circulation le rendait très dangereux. Le trafic de transit avait déjà fortement diminué suite à l'installation d'une interdiction du "tourner-à-gauche" Aloys-Fauquez / Entre-Bois, en 1982.

L'aménagement en rue résidentielle vise ainsi principalement :
- le ralentissement de la circulation à 20 km/h,
- une redistribution des espaces en faveur des piétons.

Grâce à une surlargeur de la chaussée, le nombre de places de stationnement a pu être augmenté de trois unités.

2) Le chemin des Bossons, rue de desserte d'un grand ensemble d'habitation, rectiligne et à sens unique, était extrêmement dangereuse. La commune vient d'y aménager quatre seuils (hauteur 10 cm, longueur 12 m), distants d'environ 70 m les uns des autres. Ces seuils, et le stationnement alterné créant une certaine sinuosité, devraient entraîner une diminution très sensible de la vitesse des voitures.

3) Au carrefour avenue Montchoisi - avenue des Acacias et Maria Belgia une triste surface d'asphalte a été transformée en un petit parc public. Par là même, la sécurité, tant des voitures que des piétons, est augmentée.

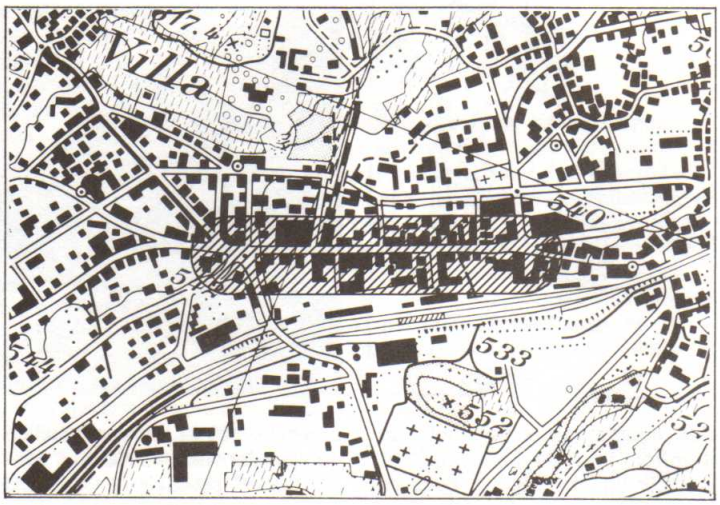


Voilà un bon début ;la Municipalité de Lausanne est prête à entreprendre d'autres aménagements, surtout s'ils sont demandés par les habitants. A bon entendeur !

Centre de Sierre : Avenue Général Guisan

Axe des activités centrales ou comment améliorer l'environnement urbain?

Cet axe (partie tramée de la figure) le long duquel se sont concentrées sur 500 m de longueur toutes les activités commerciales, de services et administratives, est également le passage obligé pour celui qui traverse la Valais de Martigny à Brigue.
D'ici une dizaine d'années, une route de contournement, puis l'autoroute permettront d'éliminer le trafic de transit. Ce soulagement, d'environ 30% du trafic actuel sera le bienvenu. Mais, compte tenu de la densification du centre, la pression du trafic sur cet axe à sens unique restera forte.(entre 10 et 15'000 véh./jour).



Que peut-on faire, dans ces conditions, pour améliorer les qualités environnementales ?

Il faut agir sur 3 points :

- **agir sur le conducteur par l'aménagement physique de la rue;**
- **traiter le problème du stationnement;**
- **repenser le "décor urbain"**

AGIR SUR LE CONDUCTEUR

Avant de considérer des véhicules, il faut penser qu'il s'agit de personnes qui se déplacent. Par des dispositions d'aménagement, on crée un conditionnement du conducteur qui l'amène naturellement à rouler de manière modérée et de ce fait réduit les effets du trafic. Une diminution de 50 km/h à 30 km/h entraine une réduction de 40% de la valeur initiale du bruit. Ces aménagements sont bien connus :

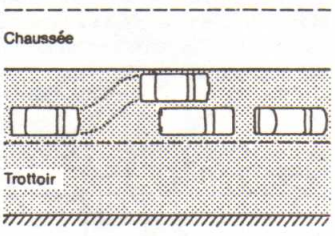
- rétrécissement de la chaussée. Actuellement la chaussée est de 9 m de largeur avec stationnement latéral sur un côté. Le stationnement sur la chaussée est supprimé et la chaussée est réduite à 6 m de largeur. Une chaussée relativement étroite oblige à conduire avec plus d'attention, l'observation du conducteur ne se porte pas sur ce qui se passe 200 mètres à l'avance mais sur son environnement immédiat, l'angle de vision s'élargit à droite et à gauche.

- trottoirs continus. Pour marquer la priorité de l'espace piéton, les rues latérales qui débouchent sur l'axe principal doivent passer "par dessus" le trottoir de l'axe principal pour y accéder.

- tronçons rectilignes interrompus. Ce procédé qui consiste à mettre des obstacles sur un tronçon rectiligne - arbres, stationnement de voitures - pour obliger le conducteur à rouler lentement en "slalomant" ne convient pas dans toutes les situations. Dans le cas d'une avenue, vue en pente descendante, de tels procédés créeraient un désordre visuel qui n'est pas acceptable.

Dans le cas d'une rue à grand trafic, les dispositions ci-dessus ne peuvent être admises qu'à condition que la fluidité soit assurée. Dans notre cas, deux exigences doivent être satisfaites pour garantir la fluidité :

- des places de livraison doivent être assurées en dehors de la chaussée,



- la manoeuvre pour stationner - des places de stationnement sont temporairement admises sur le trottoir - doit s'effectuer en dehors de la chaussée.

TRAITER LE PROBLEME DU STATIONNEMENT

Il n'y a pas d'amélioration de l'environnement urbain sans une réallocation de l'espace-rue au profit des piétons. Cette condition pose le problème du stationnement, problème qui ne peut être résolu à l'échelle d'une rue. Il doit être posé dans le cadre d'une politique de stationnement à l'échelle du centre. Il serait trop long de développer ici ce qui est proposé. Rappelons seulement trois aspects importants :

- le stationnement constitue l'élément- clé pour limiter le volume du trafic dans le centre. (pas de stationnement, pas de trafic).

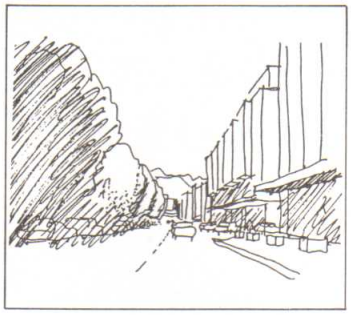
- selon les centres, 15 à 30% des mouvements sont liés à la recherche de places de stationnement. Organisation claire du stationnement conçue de manière à limiter les mouvements liés à la recherche de places.

- en particulier, éliminer le stationnement sur les axes privilégiés au profit de garages collectifs situés à proximité.

LE "DECOR URBAIN"

L'impression d'ensemble que l'on a d'une rue résulte d'un certain nombre de caractéristiques physiques. Il s'agit de les identifier, de les analyser, d'apprécier les points forts et les points faibles de l'environnement actuel. A titre d'exemple mentionnons quelques caractéristiques actuelles de l'avenue Général Guisan :

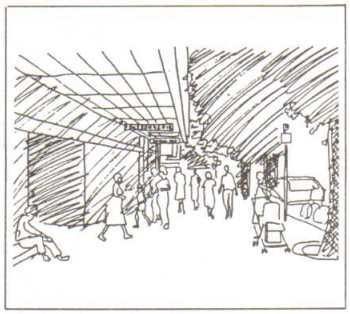
- Asymétrie de la rue par une allée d'arbres uniquement sur le côté nord. Par ce fait , la rue perd son caractère originel d'avenue, et les ambiances des trottoirs nord et sud sont très différentes.



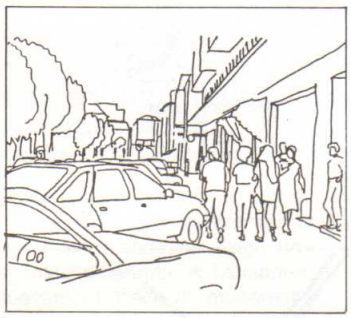
- Effet de la pente descendante vers l'Est accentuant la perspective. La convergence des lignes de fuite aboutit à un immeuble situé à l'endroit où l'avenue se partage en deux rues. On ne sait pas jusqu'au dernier moment, si la direction principale part à droite ou à gauche. Impression confuse.



- Côté Nord de l'avenue, la rangée d'arbres présente un effet si fort qu'elle donne une unité à l'ensemble de ce côté. La combinaison des arbres avec les marquises des magasins crée un effet d'arcades.



• Côté Sud, par l'absence d'éléments pouvant donner une unité à l'ensemble, celui-ci se présente d'une manière très hétérogène. La surface du trottoir utilisée par des activités très commerciales et par des voitures en stationnement oblige le piéton à zigzaguer entre les éléments. La pression de l'automobile jusque sur les trottoirs est déplaisante.



QUELQUES MESURES D'AMENAGEMENT

Le décor urbain réaménagé porte sur 4 domaines :

Structure

• Elargissement des trottoirs qui deviennent des espaces animés, prolongation des magasins ou des bistrots vers l'extérieur, invitation à la promenade.

• Double allée d'arbres redonnant le caractère d'avenue. Sur certaines sections, des bornes sont posées en bordure des trottoirs. L'espace trottoir est divisé en deux zones : une zone lente entre bâtiments et arbres avec les activités extérieures, et une zone pour les gens pressés entre arbres et bornes.

• Trottoirs continus marquants la priorité des piétons par rapport aux débouchés des rues latérales.

• Passages piétons supplémentaires et traversées de la chaussée réduites à 6 m améliorant les conditions de sécurité.

Matérlaux

• Différencier le sol de la chaussée du sol du trottoir, ce dernier étant pavé.

• Soin à apporter pour l'entourage au sol des arbres, grilles bien dessinées et larges bordures de trottoir créant une ligne forte et visible en perspective.

• Soin à apporter dans tous les problèmes de signalisation et d'information (vue d'ensemble nécessaire).

Eclalrage

• Accentuation du caractère d'avenue par des réverbères de chaque côté. Suppression de l'éclairage suspendu au-dessus de la route. Nécessité d'affirmer une géométrie parfaite. Recherche d'ambiance par les parties éclairées et celles laissées dans l'ombre.

Essence des arbres

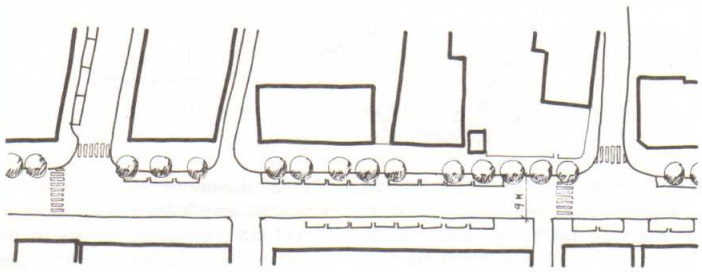
• Plus de la moitié des arbres existants ont une espérance de vie de moins de 10 ans; ils doivent être remplacés par section. En introduisant le principe de la double allée et compte tenu de la largeur de l' avenue, 21 m, le choix de l'essence joue un rôle déterminant pour le caractère de l'avenue (critères principaux: caractères morphologique et physiologique, milieu environnant, soins à donner, durée de vie aspects esthétiques).

En jouant sur ces 4 aspects, il est possible de modifier complètement l'ambiance de l'avenue - et ceci avec la même présence du trafic - au même titre que l'on peut changer complètement l'ambiance d'une chambre seulement en réaménageant l'espace et en modifiant l'éclairage.

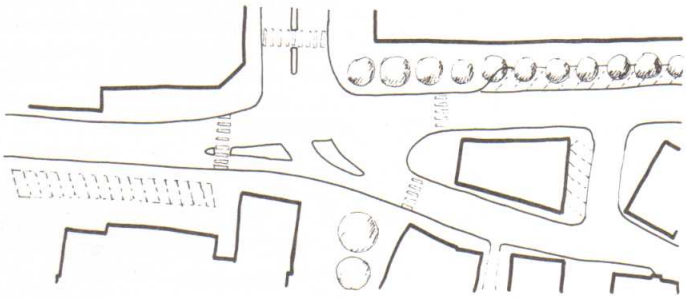
Léopold VEUVE
URBAPLAN

Aménagements proposés

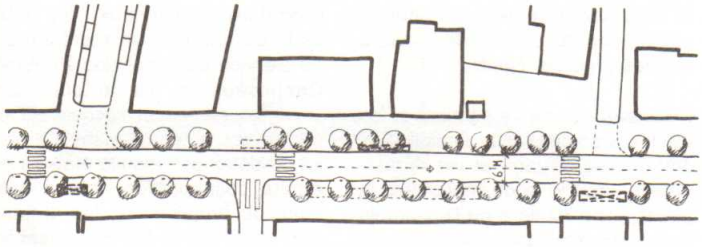
Etat existant



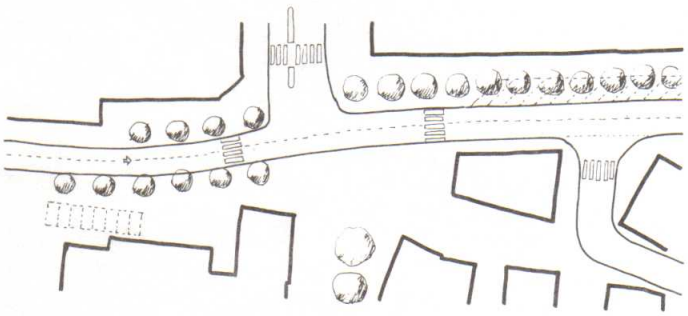
Etat existant



Aménagement projeté



Aménagement projeté



Martigny

Extension urbaine et planification routière

Outre le vif intérêt suscité -près de 250 participants - la journée d'information sur l'environnement urbain et la modération de la circulation organisée par l' EPFL en novembre 1985 a débouché très rapidement sur une application concrète .
Martigny, ayant introduit, il y a fort longtemps l'une des premières rues à la circulation modérée de Suisse romande (au Bourg, noyau ancien de la ville), a compris que la rue peut et doit être autre chose qu'un axe de circulation, et qu'elle doit devenir un espace social polyvalent formant un tout avec son environnement bâti.

UNE VILLE DYNAMIQUE

Il suffit de jeter un coup d'oeil sur la carte topographique pour se rendre compte des atouts géographiques de la ville de Martigny.

Située à l'intersection entre la vallée fertile et une zone touristique vaste aux attractions nombreuses et diversifiées (Verbier, Champex, Val Ferré, Les Marécottes), elle occupe une position d'articulation entre des voies de communications importantes de la plaine (ligne du Simplon des CFF, route nationale N9, route cantonale T9),d'une part, les routes d'accès au tunnel du Grand St-Bernard et du Col de la Forclaz et le réseau de desserte diversifié des vallées alpines (routes, cars postaux, chemins de fer privés), d'autre part.

Certains de ces atouts sont anciens, d'autres récents. Toujours est-il que le Martigny d'aujourd'hui se signale par un dynamisme socio-économique et culturel indéniable.

Sa population augmente à un rythme appréciable. De 11'760 habitants en 1980, elle a passé à plus de 14'600 habitants en 1985.

Aux 4'300 personnes actives habitant et travaillant dans la commune, s'ajoutent chaque jour 2'000 pendulaires venant de l'extérieur. Plusieurs écoles (école professionnelle, école supérieure de commerce, école secondaire régionale) remplissent un rôle régional. Le Comptoir de Martigny est chaque année un évènement important. La fondation GIANADDA attire des amateurs d'arts de toute la Suisse et d'ailleurs.

A L'ETROIT

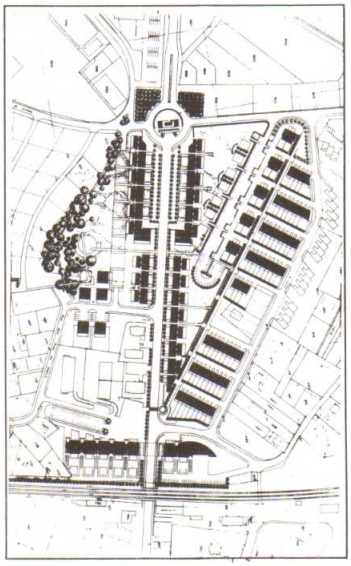
Dans le passé, la ville de Martigny s'est développée pour l'essentiel au Sud-Ouest des voies CFF. Cette zone étant limitée par les versants abruptes du Mont Ravoire et du Mont Chemin, le développement constructif commence depuis peu à investir l'espace compris entre les voies CFF et l'autoroute N9.

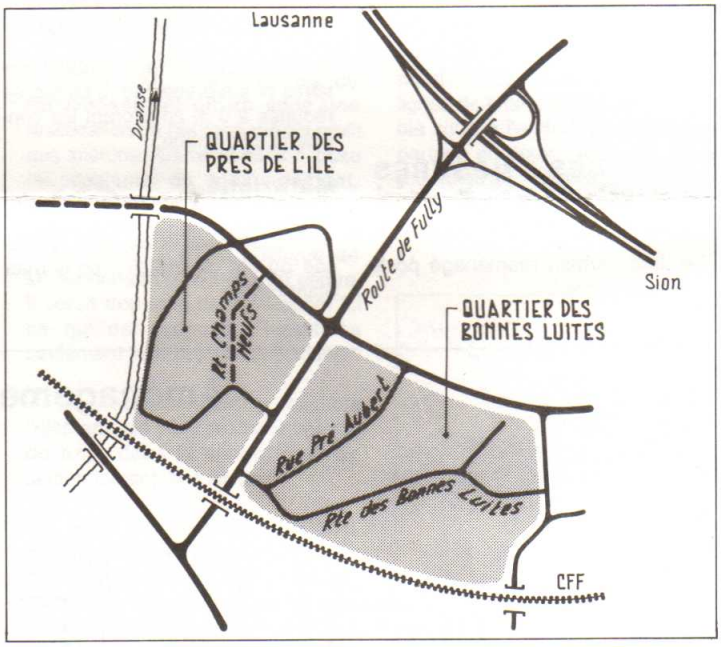
Cette zone qui comprend les quartiers des Prés de l'Ile, et des Bonnes Luites, est traversée du Nord au Sud par la route de Fully reliant la jonction autoroutière au centre-ville. Elle connait actuellement encore une affectation constructive faible, dispersée et hétérogène.

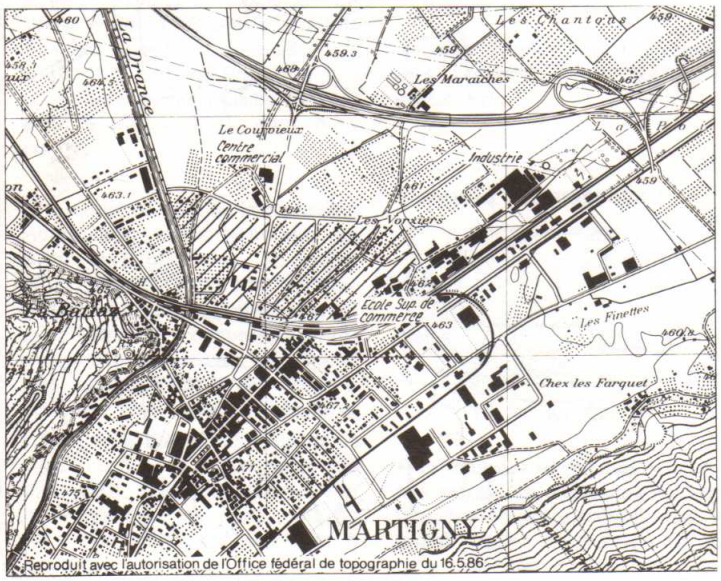
UN EFFORT D'AMENAGEMENT IMPORTANT

Pour maîtriser le développement urbain de cette zone et imprimer aux quartiers à venir un caractère affirmé, la commune organise, en 1985, un concours d'architecture. Le projet choisi marque l'entrée de la ville en provenance de l'autoroute et de Fully par des ensembles bâtis à caractère très urbain,entourés des groupements d'habitations accolées.

Le réseau routier est conçu de façon nettement hierarchisée, avec des routes principales et des routes de desserte chaque fois largement dimensionnées.







Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 16.5.86

Lorsque plusieurs responsables politiques et techniques communaux de Martigny assistent, en novembre 1985, à la "journée d'information sur l'environnement urbain et la modération de la circulation", la route de ceinture est déjà réalisée. Dans le quartier des Bonnes Luites, le chantier du réseau de desserte est en cours et la commune s'apprête à mettre en soumission les travaux de la future rue des Champs- Neufs.

Au lendemain de ce séminaire, les autorités communales décident de stopper les travaux et les démarches en cours, et de reprendre la planification routière de l'ensemble de la zone à la base en y appliquant les principes de la modération de la circulation.

Vu l'avancement des travaux, on s'attaque en priorité à la révision du projet de réseau de desserte du quartier des Bonnes Luites. Les architectes vainqueurs du concours d'architecture et deux membres du groupe de travail "La Rue" de l'EPFL élaborent trois variantes d'aménagement contrastées. Lors d'une séance réunissant les responsables communaux, les habitants du quartier, un représentant du Service cantonal des Ponts et Chaussées et les auteurs des variantes, on se met d'accord sur les principes d'aménagement. Le projet de détail est ensuite élaboré en étroite collaboration entre l'ingénieur du projet initial, les auteurs des variantes et les responsables techniques de la commune. Au moment de la publication du bulletin

"Rue de l'Avenir", on s'achemine à grands pas vers la reprise des travaux.

CARACTERISTIQUES DE LA PLANIFICATION ROUTIERE AUX BONNES LUITES

Actuellement, et avant les travaux, le chemin des Bonnes Luites a une largeur de 6 à 7 m. Il est bordé de vergers et de plusieurs villas dont les jardins sont en général clôturés par des haies.





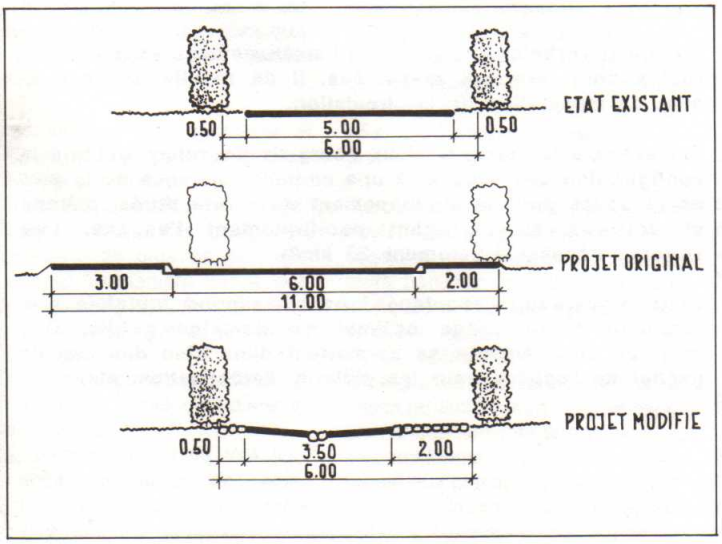
Le trafic est faible, mais les excès de vitesse sont courants. Le chemin des Bonnes Luites est en outre utilisé par des camions de la zone industrielle avoisinante. Dans sa partie Sud-Ouest, il sert d'accès à l'Ecole supérieure de commerce, ce qui signifie qu'il connaît à certaines heures une affluence soudaine de piétons, de vélo- moteurs et de voitures.

Le projet original de la commune prévoyait une emprise de 11 m, comportant une route de 6 m bordée de 2 trottoirs. Les rayons de courbure horizontaux étaient généreux. Le projet respectait les alignements et les normes. Il aurait exigé l'abattage de nombreux arbres et haies. Plusieurs jardins privés auraient été amputés. Par sa conception, il aurait encouragé les excès de vitesse et le maintien d'un "trafic parasitaire" en provenance de la zone industrielle.

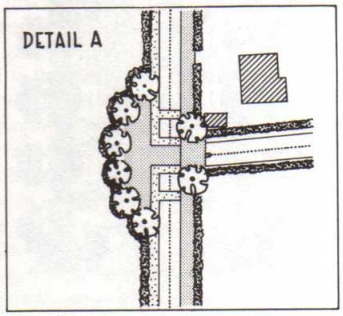
Le projet modifié renonce à tout élargissement de l'emprise routière. Les haies et arbres seront maintenus. Le nombre de jardins touchés sera limité au minimum. L'étroitesse de l'espace routier est utilisé comme élément de base de la modération de la circulation.

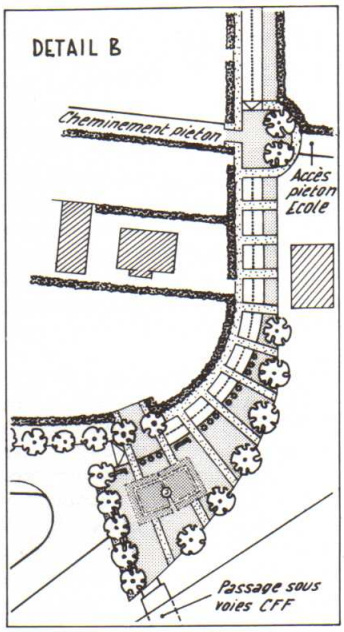
Le profil en travers est conçu pour accentuer cet effet. Tout en étant à double sens, il limite la chaussée carrossable à 3.50 m. Les deux voies sont séparées par une rigole centrale pavée. Un trottoir unique, pavé, est prévu d'un côté de la la chaussée carrossable. L'autre côté est bordée d'une bande d'accotement de 0.50 m. minimum, garnie de boules du Rhône.

Le profil en travers, modifié, autorise le croisement de deux voitures normales, mais oblige à ralentir et à emprunter eventuellement la bande d'accotement. Le croisement d'une voiture et d'un camion, qui devrait constituer une exception, se fera par débordement sur le trottoir.

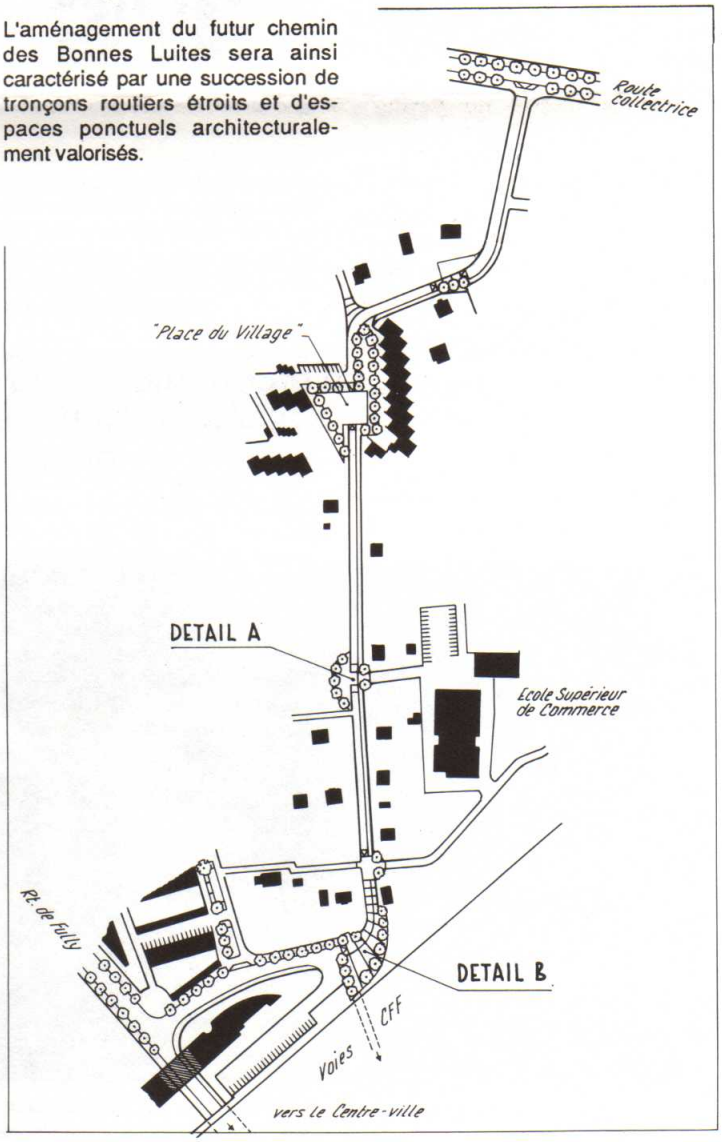


Les points marquants du quartier, à savoir l'entrée Sud et l'entrée Nord, l'accès à l'Ecole supérieure de commerce et la "place centrale" seront "signalés" par des aménagements particuliers comprenant des rehaussements de la chaussée, des changements de revêtement, l'intégration de la route à une petite place, le marquage de l'espace par des arbres, etc.





L'aménagement du futur chemin des Bonnes Luites sera ainsi caractérisé par une succession de tronçons routiers étroits et d'espaces ponctuels architecturalement valorisés.

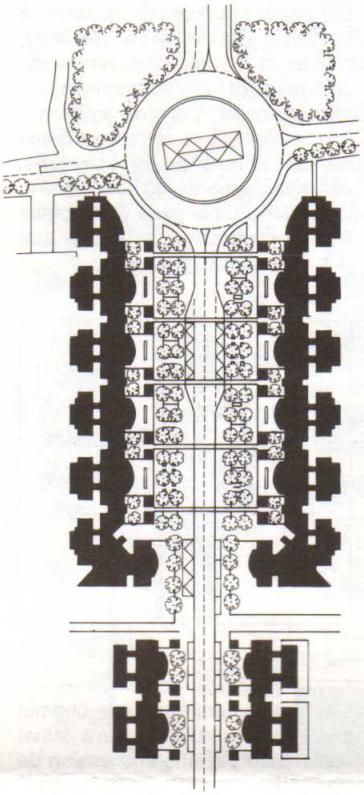


DANS LE QUARTIER DU PRE DE L'ILE ET SUR LA ROUTE DE FULLY

Sur conseil du groupe de travail "La Rue", la commune a renoncé à la réalisation du projet de la rue des Champs Neufs, qui aurait très certainement engendré un trafic de transit peu souhaitable. La desserte du quartier sera organisée à partir des chemins existants.

Sur la route de Fully, le problème consiste à signaler l'entrée à la ville de Martigny aux automobiles en provenance de l'autoroute et de Fully, pour des raisons architecturales et de sécurité routière. Le projet de concours primé exprime déjà cette volonté. La planification routière doit s'inscrire dans le même esprit.

Dans la phase actuelle des études, il est prévu d'aménager le carrefour avec la route de ceinture sous forme d'un rond-point et d'y adjoindre au Sud, entre les bâtiments projetés, une place différenciée par



des revêtements du sol. Cette phase comprendra, outre les accès de circulation et les surfaces pour piétons, des places de stationnement de courte durée, un arrêt de bus et un arrêt-information pour cars.

SIGNIFICATION DE L'EXPERIENCE

Puisque la publication du bulletin "Rue de l'Avenir" précède la réalisation du projet, il n'est pas possible de tirer déjà un bilan. Plusieurs aspects de cette expérience méritent cependant d'être relevés :

- A Martigny, les autorités communales ont décidé de façon consciente et en accord avec le canton et les habitants concernés, de renoncer à la simple application de normes de planification routière au profit d'un aménagement conçu pour modérer la circulation.

- Dans ce projet, les principes de la modération sont introduits dans la conception initiale d'une zone de développement future et non pas en tant que remède aux défauts d'un réseau routier urbain existant.

- Le projet essaie de combiner systhématiquement la sécurité des usagers de la route et des préoccupations architecturales.

- Les projets d'architecture sur terrains privés sont élaborés en coordination avec les projets d'aménagement du domaine public.

Conçus et réalisés rapidement, les aménagements prévus à Martigny devraient, une fois terminés, fournir des enseignements utiles pour des expériences ultérieures.

U. ZUPPINGER - URBAPLAN
P. DE ARAGAO - ITEP

La modération de la circulation, un principe d'aménagement beaucoup plus courant qu'on ne le croit



En milieu urbain, les normes d'aménagement usuelles des routes sont rarement respectées. Il en résulte souvent un effet de modération de la circulation.

Par exemple ici, dans le vieux bourg de Cossonay, grâce à la configuration des lieux et à une certaine tolérance de la part de la police pour le stationnement de courte durée, piétons et voitures se partagent pacifiquement l'espace. Les voitures dépassent rarement 20 km/h.

Cette modération "spontanée" ne correspond toutefois que rarement à un usage optimal du domaine public. Des mesures complémentaires permettent dans bien des cas de gagner de l'espace pour les piétons, l'arborisation, etc.

Sur le plan légal ...

La crainte de se mettre "hors la loi", en proposant des mesures de modération de la circulation, découle de la préoccupation de connaître les responsabilités de celui qui essaie d'innover dans un domaine où tout semble être prévu et prescrit par les lois, les règlements de police et les normes.Il est dès lors légitime de poser la question de la conformité des mesures de modération de la circulation avec la législation en vigueur.

QUELLES MESURES SONT CONFORMES A LA LOI ?

Sur le plan légal, la situation semble aujourd'hui relativement claire. On distingue :

d'une part, les rues résidentielles
d'autre part, les autres mesures de modération de la circulation.

LES RUES RESIDENTIELLES

Les rues résidentielles font l'objet depuis le 1er janvier 1980, d'un article dans l'**Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)** , l'article 43, dont la teneur est explicite :

> **1 Le signal "Rue résidentielle" (3.11) désigne les aires de circulation spécialement aménagées, qui sont destinées en premier lieu au piétons et où s'appliquent les règles spéciales de circulation suivantes :**
>
> **a. La vitesse maximale des véhicules est fixée à 20km/h; les conducteurs doivent accorder la priorité aux piétons. Les véhicules ne peuvent être parqués qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques.**
>
> **b. Les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation; les jeux et les sports y sont autorisés. Les piétons ne doivent pas gêner inutilement les conducteurs de véhicules.**
>
> **2 Le signal "Fin de la rue résidentielle" (3.12) indique que les règles générales de circulation sont de nouveau applicables.**
>
> **3 Le DFJP édicte des instructions concernant l'aménagement et la signalisation des rues résidentielles. Jusqu'à la publication de ces instructions, le signal "Rue résidentielle" ne peut être placé qu'avec l'autorisation de l'Office fédéral.**

Conformément au 3ème alinéa de cet article, le Département fédéral de Justice et Police a effectivement édicté des **"Instructions concernant les rues résidentielles"**, datées du 1er mai 1984. Le champ et les modalités d'application de cette signalisation sont donc aujourd'hui circonscrits de façon très précise.

Le panneau **"Rue résidentielle"** s'applique à la voirie routière à proximité immédiate de l'habitat et qui n'a aucune fonction de transit. La procédure d'introduction est compliquée. Le passage de la "séparation" à la "mixité" des trafics conduit souvent à des mesures constructives coûteuses.

Pour toutes ces raisons, la signalisation de la rue résidentielle ne peut s'appliquer qu'à une partie très limitée du réseau routier. Si l'on veut agir sur le comportement des automobilistes à une plus grande échelle, on doit utiliser d'autres mesures.

MODERATION DE LA CIRCULATION

Le terme **"modération de la circulation"** est précisément utilisé, aujourd'hui, pour désigner ces autres mesures. Leur légitimité générale est inscrite, depuis le 23 mars 1984, à l'al. 4 de l'art.3 de la **Loi sur la circulation routière (LCR)** que voici :

> **4 D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales.**
>
> **Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation.**

De toute évidence, ce texte constitue plus une directive d'orientation qu'une disposition de portée pratique. Celle-ci est notamment conditionnée par le débat concernant l'alinéa 4 de la Loi sur la circulation routière. Cet article dit :

> **"Il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation; ils doivent être signalés de façon suffisante et seront supprimés aussi tôt que possible".**

Dans un premier temps, on a cru que cette disposition interdisait l'usage d'obstacles pour modérer la circulation. Aujourd'hui, on estime - y compris dans les services de Mme Kopp - que les mesures de modération de la circulation ne sont pas visés par cet article, car elles ont un caractère permanent et ne peuvent dès lors être "supprimés aussi tôt que possible". La majorité des mesures concrètes (seuils, rétrécissements, etc.) font partie de la conception d'une route et sont dès lors régies en priorité par les lois cantonales sur la construction des routes et non par la Loi fédérale sur la circulation routière.

Cette thèse n'a jusqu'à présent pas été infirmée par le Tribunal fédéral, car il n'a pas encore dû se prononcer à son sujet, mais des prises de position sur des questions connexes semblent indiquer qu'il partage cette interprétation.

L'article 4.1 LCR doit cependant être pris en considération dans la mesure où il stipule implicitement que **"la circulation doit pouvoir se dérouler aisément"**. Ce critère est évidemment malaisé à interpréter.

C'est ainsi qu'un rehaussement de la chaussée ne doit pas être signalé obligatoirement. La signalisation ne s'impose qu'en cas de risque d'accidents. La limite est difficile à définir a priori.

Les obstacles doivent être adaptés à la vitesse admise. Ce n'est pas nécessairement 50 km/h. A l'approche d'un carrefour, ce peut être moins. Elle peut aussi être réduite par voie de signalisation.

Les largeurs de route peuvent être réduites. En général, des largeurs minimales ne sont pas imposées par la loi, mais par des normes sans valeur légale impérative. Le croisement des voitures ne doit pas être rendu possible obligatoirement sur toute la longueur d'une route. Cela dépend évidemment des charges de trafic.

Pour lever certaines incertitudes, l'Union des professionnels suisses de la route a édité une norme sur la modération de la circulation.

Cette norme est significative de l'appréciation concernant le **champ d'application de la modération de la circulation.** Elle concerne en effet très explicitement les **routes de desserte et les routes collectrices**. Dans ce domaine, la discussion n'est cependant pas close. En Allemagne fédérale on estime que la modération de la circulation doit s'appliquer à l'ensemble des routes d'une zone urbaine, y compris aux routes principales. Les arguments suivants sont invoqués :

L'homogénéité des conditions de circulation sur l'ensemble d'un territoire est gage de sécurité.

Les problèmes de bruit, de pollution, de sécurité et de création d'un cadre de vie agréable se posent également le long de rues principales. Des gens y habitent. Les piétons y sont bien souvent plus nombreux que dans les quartiers d'habitation.

En Suisse, on est encore réticent à l'égard de la modération de la circulation sur les routes principales. On commence à faire des projets. Mais les études en cours sont considérées comme des exceptions.

Cette attitude pourra certainement évoluer. L'argumentation et les expériences allemandes paraissent convaincantes en milieu urbain. Dans certains noyaux villageois traversés par des routes principales à trafic peu important, mais néanmoins dangereux, il serait également salutaire de mettre en place des mesures de modération de la circulation. L'expérience mérite d'être tentée.

En conclusion à ce rapide survol du contexte légal dans lequel s'inscrivent les mesures de modération de la circulation il nous parait important d'insister sur le fait que la législation n'interdit pas de manière péremptoire de prendre des mesures propres à modérer la circulation et à modifier le comportement des automobilistes. Agir dans ce domaine présuppose, d'une part et surtout, une très grande volonté de tous (habitants, usagers, autorités politiques, techniciens, etc.) pour réaménager le cadre de vie dans lequel nous vivons, et d'autre part le recours à l'expérimentation.

Extraits de l'exposé "Quelques enseignements méthodologiques: processus de planification, participation des habitants, aspects juridiques", donné par M. Urs ZUPPINGER, URBAPLAN, le 15 novembre 1985 à Lausanne, à l'occasion de la journée d'information organisée par le groupe de travail "La Rue" del'EPFL.

informations

Affranchi à forfait
1001 LAUSANNE

Journée Rue de l'Avenir

Le groupe de travail "La Rue" de l'EPFL a organisé le 13 novembre 1985 à Lausanne, une journée d'information sur le thème "Environnement urbain et modération de la circulation".

Par cette journée, à laquelle près de 250 personnes ont assisté, le groupe "La Rue" a voulu montrer concrètement ce qui se fait en matière de modération de la circulation en Suisse romande et ailleurs.

La première partie de la journée a permis d'aborder en termes généraux le thème de la modération de la circulation :

- M. RIBI (aménagiste et ingénieur, chargé de cours à l'EPFL) a développé le thème du rôle de la modération de la circulation dans l'aménagement urbain en brossant un tableau de l'évolution de la notion de modération et de ses applications pratiques, en particulier en RFA.

- M. P. HOTZ (ingénieur au bureau METRON) a montré, par quelques exemples de Suisse alémanique, les buts poursuivis par les mesures de modération de la circulation et les résultats obtenus en milieu urbain.

- M. A. WETZIG (architecte-urbaniste, chef du Service d'urbanisme de la ville d'Ulm, en RFA) a abordé le thème de la modération de la circulation dans les villages et les quartiers résidentiels, sur la base de quelques exemples pris dans la région munichoise.

L'après-midi a été consacré à la présentation de quelques expériences suisses romandes :

- **Genève:** M.P.A. GESSENEY (architecte-urbaniste auprès de la Fondation pour l'aménagement des Grottes) a présenté un projet de modération pour le quartier des Grottes, à Genève.

- **Fribourg :** M. Cl. BARRAS (ingénieur, chef du Service de la circulation de la ville de Fribourg) a présenté quelques expériences réalisées dans plusieurs quartier de la ville à titre d'essais.

- **Lausanne:** M. F. WITTWER (ingénieur de la circulation au Service d'urbanisme de la ville de Lausanne) a fait le point sur les réalisations lausannoises et a présenté la politique suivie en la matière.

- **Sierre :** M. L. VEUVE (Département d'architecture de l'EPFL) a présenté le projet d'aménagement de l'avenue Général Guisan.

Pour conclure, M. U. ZUPPINGER (urbaniste au bureau URBAPLAN) a tiré quelques enseignements méthodologiques sur la question et a mis en évidence le cadre juridique dans lequel s'inscrivent les mesures de modération de la circulation en Suisse.

Au terme de cette journée une large discussion s'est ouverte sur les thèmes abordés, animée par M. Michel BASSAND, (sociologue, Professeur au Département d'architecture de l'EPFL).

Etant donné l'intérêt suscité par cette journée, le groupe "LA RUE" a décidé de diffuser la documentation relative aux différents exposés et à la discussion qui a suivi, sous la forme d'un rapport de synthèse. Celui-ci pourra être obtenu dès juin1986 au prix de Fr. 10.- auprès de :

**EcolePolytechnique
Fédérale de Lausanne
Groupe de travail "La Rue"
p.a IREC
14, av. del'Eglise-Anglaise
1006 Lausanne.**

4.LENZBURGSEMINAR

Le bureau METRON Verkehrsplanung, Brugg, organise, depuis 1979 des journées d'étude sur la modération de la circulation qui, sous le sigle **Lenzburgseminare** rencontre un succès important et croissant.

La rencontre de cette année avait lieu le 24 janvier à Zurich sur le thème **"modérer la circulation pour aménager l'espace public"**. Plus de 160 techniciens, politiciens et citoyens intéressés y participèrent.

C'était une démonstration de l'ouverture acquise dans ce domaine par les autorités et les milieux professionnels en Suisse alémanique. Les intervenants ne s'attelèrent plus à convaincre les participants de la nécessité de changer certaines règles de planification routière. Apparemment c'était chose entendue.

Stimulé par l'activité encore plus importante déployée en République Fédérale allemande, on s'attacha à tirer les enseignements pratiques d'une expérimentation concrète déjà riche et diversifiée.

L'accent était mis, d'une part, sur les potentialités urbanistiques découlant d'une application à grande échelle des règles de la modération de la circulation, et d'autre part, sur la nécessité d'attribuer à nouveau un poids accru aux critères architecturaux dans l'aménagement des routes, rues et places.

Un temps important du séminaire a été consacré à la réflexion de fond. Un exposé était consacré au rapport de l'homme à la ville, un autre au rapport ambigu de l'homme à la voiture, et un troisième à l'importance culturelle d'apprendre à nouveau à vivre "au ralenti".

Le quatrième Lenzburgerseminar était indéniablement une manifestation prestigieuse. Mais ne soyons pas jaloux, en Suisse romande, de ce que l'on fait aujourd'hui outre Sarine. La richesse du travail développé dans ces régions nous facilitera la tâche au moment où nous nous y mettrons nous-mêmes sérieusement. D'ailleurs, le présent bulletin de la Rue de l'Avenir montre qu'on y arrive gentiment.

UNION DES PROFESSIONNELS SUISSES DE LA ROUTE-VSS
JOURNEE TECHNIQUE SUR LA MODERATION DU TRAFIC

Le 12 mars dernier s'est tenue à Bienne une répétition de la journée technique de 1985 consacrée à la modération du trafic. L'organisation de cette deuxième journée d'étude prouve l'intérêt porté par les milieux professionnels - notamment les responsables cantonaux et communaux des travaux, circulation et police - à la problématique concernée.

La plupart des intervenants ont mis en évidence le principe fondamental adopté par les responsables de la circulation de nos villes : la mise en place d'un réseau routier hiérarchisé où les routes principales canalisent le trafic de transit et entre lesquelles on crée des cellules où il est possible de limiter ou de modérer le trafic par des mesures constructives ou restrictives. Le problème de la qualité de vie des riverains des routes principales reste ainsi posé.

L'essentiel de la journée a consisté dans l'application des cinq nouvelles normes sur la modération du trafic. On ne peut que se réjouir que celles-ci aient été profondément discutées au sein des commissions de l'Union des professionnels suisses de la route. Ceux-ci disposent à présent d'une typologie de mesures - et non d'un catalogue de recettes - qu'ils devront utiliser avec bon sens et discernement. On ose espérer que l'intégration dans l'espace urbain des mesures proposées par les nouvelles normes devienne également un élément de réflexion et une procédure d'étude courante.
En effet, comme le montre l'exemple de Martigny décrit dans ce bulletin, la modération du trafic n'est pas une affaire exclusive de l'ingénieur de la circulation, mais plutôt un travail d'équipe réunissant l'architecte, l'urbaniste et les riverains eux-mêmes.