



Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Tiré à part du Journal AST 3/87

2/87 4^e année

Rue de l'Avenir

Groupements représentés

Ass. suisse des transports, AST.
Pro Juventute.
Institut suisse de la vie, ISV.
Société d'art public.
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, ☎ 022 29 68 01.

Secrétariat du GCR:

Bernard Vaney, président, Pro Juventute.
Galerie Saint-François B., 1003 Lausanne, ☎ 021 23 50 91.

Centre de documentation et appui technique:

Groupe de travail «la rue» de l'EPFL, 14, avenue de l'Eglise-Anglaise, 1006 Lausanne.
Contacts: Lydia Bonanomi, ☎ 021 47 32 95.

Contacts locaux

Genève:
Marc Houvet, Pro Juventute, 26, boulevard Helvétique, 1207 Genève, ☎ 022 36 57 77.

Fribourg:
Jean-Claude Morisod, Société d'art public, 91, rue de Lausanne, 1700 Fribourg, ☎ 037 22 82 92.

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

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

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

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

Utilisation mesurée du sol & routes de desserte

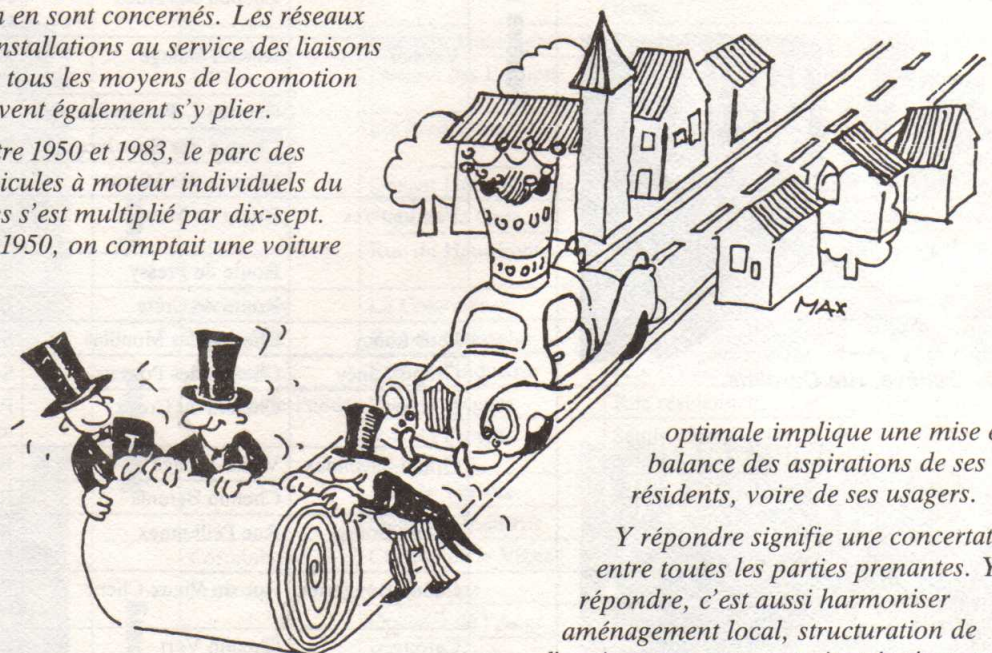
La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 postule une utilisation mesurée du sol. A ce titre, elle invite toutes les autorités responsables de l'aménagement du territoire à promouvoir une organisation spatiale qui assure, notamment, un développement contrôlé des localités.

Faire un usage modéré du sol s'applique à tous les modes de son utilisation, cela sans exceptions aucunes. Cette exigence s'applique plus particulièrement au milieu bâti. Lieux d'habitation, lieux d'activités et lieux destinés aux équipements collectifs à ciel ouvert ou non en sont concernés. Les réseaux et installations au service des liaisons par tous les moyens de locomotion doivent également s'y plier.

Entre 1950 et 1983, le parc des véhicules à moteur individuels du pays s'est multiplié par dix-sept. En 1950, on comptait une voiture

motorisé ont débouché sur une prolifération de rubans et surfaces asphaltés. Composer sans cesse avec le trafic motorisé individuel a conduit à une mise à contribution boulimique du sol. Ni la ville, ni la campagne n'ont échappé à ce phénomène de notre civilisation actuelle. Les lieux exclusivement ou essentiellement destinés à l'habitation n'ont, eux aussi, guère été épargnés par ce mode de faire.

Assurer aux quartiers d'habitation une desserte conforme à une utilisation modérée du sol et leur garantir une habitabilité



optimale implique une mise en balance des aspirations de ses résidents, voire de ses usagers.

Y répondre signifie une concertation entre toutes les parties prenantes. Y répondre, c'est aussi harmoniser aménagement local, structuration de l'environnement construit et équipement des zones à bâtir.

pour 32 habitants et, en 1983, il y en avait une pour 2,5 habitants. Augmentation du taux de motorisation et multiplication des déplacements au moyen d'un véhicule

Modération de la circulation en Romandie

(situation hiver 1986)

Le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR) a effectué une enquête auprès de 200 communes de Suisse romande dans le but de recenser les aménagements relevant des techniques de la modération de la circulation. Une cinquantaine de communes ont répondu au questionnaire du GCR. Le tableau que nous publions n'est donc pas complet, mais témoigne cependant de l'intérêt que suscite la modération de la circulation auprès des responsables communaux.



Ville de Genève, Luserna - Pictet.



Ville de Genève, rue des Vollandes.



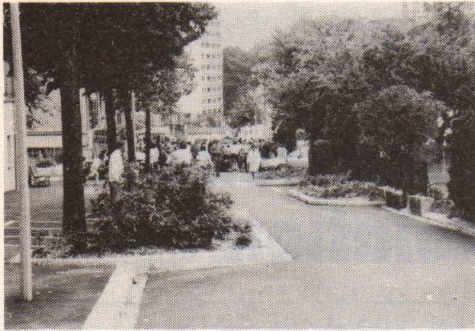
Ville de Genève, rue Caroline.



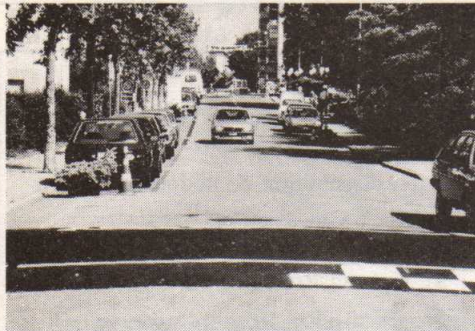
Carouge, chemin Vert.

Canton	Localité	Lieu	Mesures
Genève (réalisations uniquement)	Ville de Genève	Rue Liotard	Rétrécissements, sinuosités, parcs alternés, seuils de ralentissement.
		Avenue Ernest-Pictet	Rétrécissements, décrochements horizontaux, parcs alternés, seuils de ralentissement.
		Luserna - Pictet	Création d'une rue résidentielle (fermeture partielle, suppression des trottoirs, agencement d'aires de jeux).
		Chemin de Roches	Rétrécissements, sinuosités, parcs alternés, seuils de ralentissement.
		Rue des Vollandes	Rétrécissements, sinuosités, parcs alternés.
		Rue du Moléson	Seuil de ralentissement.
		Quai Charles-Page	Resserrements de la chaussée pour la protection d'un passage pour piétons.
		Rue Caroline	Rétrécissements de la chaussée améliorant la traversée des piétons.
		Place des Eaux-Vives	Extension de l'espace piétonnier (fermeture à la circulation de la liaison entre la rue Versonnex et la place en question).
		Rue de la Canonnière	Resserrements de la chaussée améliorant la traversée des piétons.
	Rue des Sources	Création d'une rue résidentielle avec seuils de ralentissement.	
	Place et rue Kléberg	Rétrécissements, sinuosités, parcs alternés, seuils de ralentissement.	
	Meyrin	Chemin de l'Avanchet	Resserrements de la chaussée.
		Chemin du Ruisseau	Piste cyclable à contresens, seuils de ralentissement.
		Chemin des Ailes	Piste cyclable à contresens, seuils de ralentissement.
	Vernier	Rue du Village	Aménagement d'une rue résidentielle, avec resserrements de la chaussée.
		Chemin J.-Ph.-de-Sauvage	Seuil de ralentissement.
		Chemin des Bois-Jacquet	Seuil de ralentissement.
		Chemin des Milans	Seuil de ralentissement.
	Vandœuvres	Route de Meinier	Cheminement protégé pour les piétons, traversée avec feux clignotants.
Route de Pressy		Seuil et bandes de ralentissement.	
Route de Crête		Bandes de ralentissement.	
Petit-Lancy	Chemin des Mouilles	Seuils, revêtements différenciés.	
Grand-Lancy	Chemin des Pontets	Seuils, sinuosités, revêtements différenciés.	
Bernex	Chemin du Creux	Parcs alternés, sinuosités, rétrécissements, revêtements différenciés.	
Grand-Saconnex	Vieux-Village	Rétrécissements, revêtements différenciés.	
	Chemin Bétems	Rue résidentielle.	
Chêne-Bourg	Rue Peillonex	Rue résidentielle avec resserrements de la chaussée et sinuosités.	
Chêne-Bougeries	Rue du Vieux-Chêne	Resserrements, sinuosités, seuils de ralentissement.	
Carouge	Chemin Vert	Seuils de ralentissement.	
	Place de Sardaigne	Resserrements de la chaussée, seuil de ralentissement.	

Projets: plus d'une trentaine de projets sont notamment à l'étude en ville de Genève, à Lancy, à Onex, à Meinier, à Troinex, à Aire-la-Ville, à Choulex, à Bardonnex, à Puplinge, à Chêne-Bourg, au Grand-Saconnex et à Cartigny.



Lausanne, chemin d'Entrebois.



Renens, avenue du 24-Janvier.



Monthey, rue du Marquisat.



Delémont, place de la Gare.



La Chaux-de-Fonds, rue des Sagnes.

Canton	Localité	Lieu	Mesures	Etat des travaux
Vaud	Echallens	Echallens	Seuils, rétrécissements.	Projet.
	Ecublens	Place du Motty	Parcages alternés, seuils, rétrécissements, revêtements différenciés.	Avant-projet.
	Lausanne	Chemin d'Entrebois	Rue résidentielle.	Réalisation.
		Pont des Sauges	Parcages alternés, seuils.	Réalisation.
		Chemin des Diablerets	Deux bastions.	Réalisation.
		Avenue de Montchoisi	Rétrécissements, réaménagement du carrefour.	Réalisation.
	Renens	Avenue du 24-Janvier	Rétrécissements, seuils.	Projet*.
		Avenue de la Saugiaz	Seuil.	Réalisation.
		Zone sportive Censuy	Seuil.	Réalisation.
	La Tour-de-Peilz	Avenue Bel-Air	Parcages alternés, seuils, sinuosités.	Avant-projet.
	Nyon	Chemin du Midi	Seuils, rétrécissements, revêtements différenciés.	Projet.
		Chemin des Pâquerettes	Rue résidentielle.	Projet.
	Payerne	Rue Blanchisseuse	Rue résidentielle.	En cours.
	Prilly	Grand-Pré	Parcages alternés, seuils, rétrécissements.	Projet.
Chemin des Creuses		Seuils, rétrécissements.	Avant-projet.	
Pully	Avenue des Collèges	Seuils.	En cours.	
Yverdon	Rue des Jardins	Seuils.	En cours.	
Valais	Martigny	Chemin Bonnes-Luites	Seuils, rétrécissements, revêtements différenciés.	Projet.
	Massongex	Chemin du Grand-Clos	Rue résidentielle.	Réalisation.
	Monthey	Chemin du Collège	Seuils, sinuosités.	Projet.
		Route des Bans	Seuils.	Avant-projet.
		Route Martoret	Seuils, sinuosités.	Avant-projet.
		Rue Verrerie Rue Marquisat Rue du Midi Rue de Venise Avenue Plantaud Avenue de la Gare	Rétrécissements de la chaussée + créations de pistes et bandes cyclables + élargissements des trottoirs.	Réalisation.
	Sierre	Route de Rossfeld	Seuils.	Projet.
		Route de Bottire	Seuils, sinuosités.	Projet.
		Quai de Glarey	Rues résidentielles (trois).	Projet.
		Avenue du Général-Guisan	Rétrécissements de la chaussée, trottoirs continus.	Projet.
Sion	Rue des Amandiers	Rue résidentielle.	Réalisation.	
Vétroz	Chemin des Ecoliers	Seuils, revêtements différenciés.	Projet.	
Jura	Delémont	Pré-Guillaume	Rétrécissements, revêtements différenciés.	Projet.
		Devant Hôtel de Ville	Elargissement du trottoir.	Réalisation prov.
		Place de la Gare	Elargissement du trottoir.	Réalisation déf.
		Rue du Haut-Fourneau	Réhaussement de la chaussée.	Réalisation prov.
Porrentruy	La Colombière	Rue résidentielle.	Projet.	
Neuchâtel	Neuchâtel	Rue du Chasselas	Rue résidentielle.	Réalisation.
	Le Locle	Rue de l'Industrie	Rue résidentielle.	Avant-projet.
	La Chx-de-Fonds	Rue des Sagnes	Rue résidentielle.	Réalisation.
		Rue du Progrès	Seuils, rétrécissements, sinuosités.	Réalisation.
		Rue de Versoix	Seuils, rétrécissements.	Réalisation.
		Quai de l'Industrie	Seuils, rétrécissements.	Projet.
Fribourg	Corminbœuf	Chemin de la Vigne	Rue résidentielle.	Réalisation.
	Fribourg	La Fenettaz	Rue résidentielle.	Réalisation.
		Quartier de l'Auge	Rue à circulation modérée.	Réalisation.
		Beau-Chemin	Rue à circulation modérée.	Réalisation.
		Route des Acacias	Rue résidentielle.	Réalisation.
		Fort-Saint-Jacques	Rue à circulation modérée.	Réalisation.
Bulle	Rue de Corbières	Sinuosités, rétrécissements.	Réalisation.	

* Projet d'aménagement défini après « Piéton... ça marche! ».

Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

3^e Journée « Rue de l'Avenir » – Vendredi 26 juin 1987, Monthey (VS)

Thème: aménagement du territoire et modération de la circulation

Une étude effectuée en Suisse dans les nouveaux quartiers d'habitation a démontré que la surface consacrée au trafic des véhicules à moteur, qui représente plus de 15% de la surface totale, pourrait facilement être réduite: 3 à 4% suffiraient. Des routes de quartier moins spacieuses seraient d'une part plus comodes et accroîtraient d'autre part la sécurité.

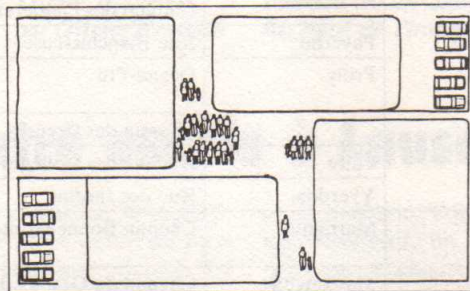
La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire exige que le sol soit utilisé judicieusement. Cela vaut également pour l'équipement routier des quartiers d'habitation. Lors de l'établissement des plans et de la création des maquettes d'un quartier, il convient d'y prêter la plus grande attention. Les surfaces prévues pour la circulation devraient, dans la mesure du possible, pouvoir servir à d'autres fins, par exemple à la détente ou aux occupations de loisir.

Extrait d'un communiqué du Département fédéral de justice et police

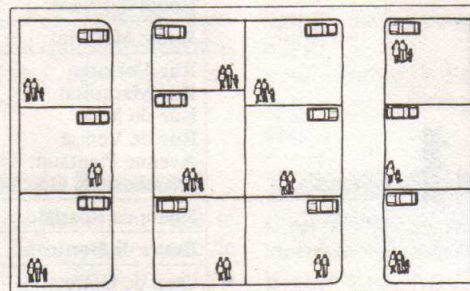
Buts de la journée

- Aborder les concepts liant l'aménagement du territoire et la modération de la circulation en faisant intervenir des différents niveaux institutionnels (Confédération, canton, commune).
- Illustrer les aspects théoriques par des visites de réalisations effectuées par la commune de Monthey.
- Procéder à une analyse critique de la cohérence du thème débattu et de ses concrétisations sur le terrain.

Cette journée s'adresse non seulement aux professionnels (ingénieurs, architectes, urbanistes, aménagistes), aux responsables politiques et administratifs des communes et des cantons romands, mais aussi à des habitants engagés ou intéressés à s'engager dans une opération de modération de la circulation.



Comme ça!



Pas comme ça!

Prix de la journée

Fr. 80.- (Fr. 60.- pour les membres AST / ISV / SAP / ADP / SIA-VS), comprenant le repas (boissons non comprises) et la documentation.

Lieu (séance + repas):

Café de la Promenade, rue du Pont 2, Monthey (VS), ☎ 025 712355

Programme

9h - 9h30:

Accueil

Café, distribution de la documentation.

9h30 - 9h40:

Présentation de la journée

M. Gabriel Romailer, GCR.

9h40 - 10h10:

Le point de vue de la Confédération

M. Mathey, Office fédéral de l'aménagement du territoire.

10h10 - 10h30:

Le point de vue du canton

M. Urs Schnydrig, Service cantonal de l'aménagement du territoire (VS).

10h30 - 10h50:

Les options au niveau communal

M. Coppey, conseiller communal, Monthey (VS).

10h50 - 11h10:

Le rôle des citoyens dans l'aménagement du réseau routier

M. Pierre-François Schmid, ingénieur SVI, EPFL.

11h10 - 11h45:

Table ronde

introduite par M. Charly Quinodoz, ingénieur en circulation et président de la SIA-VS, sur le thème: «**Mobilité et qualité du réseau routier**».

11h45 - 12h30:

Apéritif offert par la commune de Monthey. Mot de bienvenue de M. Alain Dupont, président de la commune.

12h30 - 14h:

Repas

14h - 15h15:

Visite commentée des réalisations effectuées à Monthey:

- Petite Ceinture, rue du Marquisat, rue de la Verrerie;
- chemin des Ecoliers;
- aménagement Cotterg - Crochetan (stationnement, transports publics).

15h15 - 16h:

Analyse critique et débat

introduits par M. Roland Ribbi, aménagiste EPFZ et ingénieur EPFL sur le thème: «**Réaménager l'espace public urbain**».

Bulletin d'inscription à la 3^e Journée « Rue de l'Avenir »

- Je m'inscris pour la journée du 26 juin avec repas.
 Je suis membre de l'AST, de l'ISV, de la SAP, de l'ADP ou de la SIA-VS.

Nom: _____ Tél.: _____

Adresse: _____

Fonction: _____

- Je désire recevoir gratuitement le bulletin d'information du GCR «**Rue de l'Avenir**».
 Je désire par ailleurs recevoir des informations sur:
 l'AST (Association suisse des transports) l'ISV (Institut suisse de la vie)
 la SAP (Société d'art public) l'ADP (Association droits du piéton)

A renvoyer au bureau du GCR, p.a. Pro Juventute, Galerie Saint-François B., 1003 Lausanne, avant le 5 juin 1987.

Un bulletin de versement vous parviendra après votre inscription.

Renseignements: G. Romailer, ☎ 027 581247.

« Piéton... ça marche! »

Bilan de la campagne



Quoi de commun entre Bardonnex, Cheseaux-sur-Lausanne, Fribourg, Gland, Lausanne, Renens et Veyrier? Ce sont sept villes et villages de Suisse romande qui ont été le lieu de l'une des treize manifestations « Piéton... ça marche! ».

Cette campagne, organisée et réalisée par l'AST et financée par le Fonds suisse pour la prévention des accidents de la route, avait pour but d'une part d'informer les usagers de la route et, d'autre part, de réaliser des essais de modération de la circulation.

C'est ce deuxième aspect qui est essentiellement abordé ici, pour les six premières localités mentionnées (la campagne de Veyrier ayant déjà été présentée dans le N° 1/87 du Journal AST).

Renens se modère

La campagne « Piéton... ça marche! » a été lancée officiellement le 17 juin 1986 à Renens. C'est la première commune romande qui a collaboré avec l'Association suisse des transports (AST) à la réalisation d'un essai de modération de la circulation. La presse écrite, la radio et la télévision ont largement diffusé des reflets de cette action.



Avenue du 24-Janvier. – Seuils et stationnement alterné.

Renens, 17000 habitants, ville de l'ouest lausannois, est traversée par la route cantonale RC151, qui est utilisée chaque jour par près de 20000 véhicules.

Afin d'éviter les feux de cette route, une partie du trafic de transit utilisait l'avenue du 24-Janvier et, dans son prolongement, l'avenue de Saugiaz.

Bordées par deux écoles, ces rues n'offraient plus des conditions de sécurité suffisantes: les mesures réalisées sur plusieurs rues d'habitation en mai 1986 indiquent que 16% des automobilistes circulaient à une vitesse supérieure à celle autorisée.

Appuyée notamment par les enseignants, la Municipalité de Renens a décidé d'essayer durant

quinze jours les mesures de modération suivantes proposées par l'AST:

- à chaque « entrée » du secteur d'essai, création de « portes » par le rétrécissement de la chaussée et le resserrement des virages;
- création d'un seuil (rehaussement de la chaussée) à chaque porte;
- répartition du stationnement initialement unilatéral sur les deux côtés de la rue (stationnement alterné).

Avenue du 24-Janvier: aménagements définitifs!

Interview de M. Jean-Pierre Meylan, municipal de la police à Renens.

AST. – *Qu'est-ce qui a incité la commune de Renens à participer à la campagne « Piéton... ça marche! » de l'Association suisse des transports (AST)?*

J.-P. Meylan. – Nous avons été contactés par un groupe d'habi-

tants, qui s'était mis en rapport avec l'AST. (...)

AST. – *Suite à l'aménagement de l'avenue du 24-Janvier, quelles ont été les réactions des habitants riverains?*

J.-P. M. – Nous avons eu peu de réactions, mais toutes étaient positives. Les gens nous ont remerciés. Ils trouvaient que ça roulait moins vite et, par conséquent, l'avenue était devenue plus tranquille et moins bruyante.

(...) Nous avons eu également des remerciements par l'intermédiaire de conseillers communaux qui parlaient peut-être au nom des piétons ou des cyclistes.

AST. – *Et quelles ont été les réactions des automobilistes?*

J.-P. M. – Nous avons eu une seule personne qui s'est plainte, qui a même prétendu que sa voiture de sport touchait en passant les deux seuils...

AST. – *Les essais avaient été réalisés avec du stationnement al-*

terné, pourquoi avez-vous finalement renoncé à cette mesure complémentaire aux deux seuils?

J.-P. M. – Pour l'instant, il n'y a rien de définitif. (...) Mais nous estimons que nous avons obtenu ce que nous souhaitions, c'est-à-dire le ralentissement et la diminution du trafic. (...)

AST. – *Savez-vous où s'est fait le report de trafic suite à ces mesures?*

J.-P. M. – Nous sommes certains que les reports de circulation se sont faits sur la route cantonale et non sur la rue de la Paix (rue de desserte de quartier), où nous avons procédé à de nouveaux comptages, dont les résultats sont identiques à ceux réalisés avant les mesures de modération. Les personnes qui employaient l'avenue du 24-Janvier dans les deux sens, ne l'empruntent plus que dans le sens Renens - Lausanne, qui leur évite ainsi un détour.

AST. – *Quels ont été les motifs qui vous ont fait accepter définitivement les deux seuils à l'essai et, par la suite, d'en réaliser un troisième devant le Collège du Verdeux?*

J.-P. M. – Le motif principal est que l'on s'est rendu compte que ces seuils de ralentissement étaient efficaces, qu'en fait on avait ainsi obtenu davantage de sécurité et, qu'en plus, ces obstacles ont dissuadé certains automobilistes d'emprunter l'avenue du 24-Janvier. Et c'était, en fait, ce que nous souhaitions.

AST. – *Est-ce que l'essai de modération organisé en collaboration entre la commune de Renens*

Pour financer les nombreuses manifestations « Piéton... ça marche! » ayant eu lieu en Suisse romande, les dons sont les bienvenus à Association suisse des transports, Lausanne, c.c.p. 10-12753-8.

et l'AST durant quinze jours a facilité la prise de décision définitive?

J.-P. M. – Certainement que l'expérience a permis de prouver que l'on arrivait à des résultats, et je suis persuadé que sans cet essai on aurait mis plus de temps à pouvoir faire admettre de telles mesures.

AST. – Est-ce que d'autres mesures de modération sont prévues à Renens?

J.-P. M. – Nous avons introduit un seuil de ralentissement au droit du Collège du Verdeaux, nous aurions même souhaité en mettre deux. (...) Au carrefour Caudray - Censuy, un cinquième seuil a été mis en plus de la

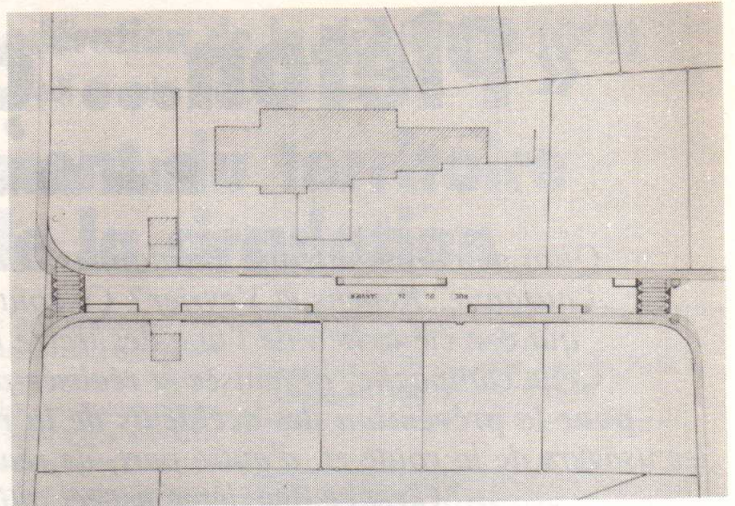
signalisation lumineuse qui était insuffisante: depuis, la situation s'est nettement améliorée, les automobilistes n'ont plus tendance à forcer les feux.

AST. – Est-ce en fonction des résultats obtenus à l'avenue du 24-Janvier que vous avez installé un seuil à cet endroit?

J.-P. M. – Je pense que cela a aidé à prendre la décision.

Nous nous félicitons d'avoir participé à cette campagne et nous pensons qu'elle a amené quelque chose en plus pour la sécurité dans la commune de Renens.

*Propos recueillis
par Olivier Neuhaus*



Avenue du 24-Janvier. – Plan de l'aménagement durant l'essai. Au haut de l'image, le Collège du 24-Janvier.

Quatre essais à Lausanne

A la demande d'habitants de différents quartiers de Lausanne et avec leur précieuse participation, l'AST a réalisé quatre essais de modération de la circulation à Lausanne, en collaboration avec les Services des travaux et de la police de Lausanne. Il a également été demandé de réaliser par la suite ces mesures, ainsi que d'autres complémentaires, de manière définitive.

1. Chemin du Levant (à la Perraudettaz)

Un seuil provisoire en bois a été installé, durant une semaine, afin de ralentir les nombreux véhicules en transit qui descendent trop vite cette rue en forte pente. Les freinages au dernier moment avant le seuil, malgré une signalisation avancée, permettent d'affirmer qu'en l'absence de cet aménagement un

enfant traversant sur le passage dit « de sécurité » aurait de forts risques d'être une victime de plus de la circulation.

Demande complémentaire:

- création d'un trottoir dans l'étroit tunnel qui n'offre actuellement qu'une ligne jaune de chaque côté.

2. Avenue de Beaumont

L'avenue de Beaumont relie le plateau de Béthusy à l'avenue de la Sallaz. Si le trafic de transit y a diminué par des mesures de circulation, la vitesse des véhicules y est élevée et le trottoir étroit. Deux accès à l'École de la Sallaz donnent sur cette rue.

Un seuil provisoire en caoutchouc a été installé devant l'une des sorties de l'école, à la hauteur du passage pour piétons du chemin des Lys, pour un essai

d'une semaine. Pour l'aménagement définitif, un seuil « classique » est nécessaire.

Demandes complémentaires:

- un seuil à l'autre sortie de l'école sur l'avenue de Beaumont;
- un bastion à l'angle avenue Beaumont - avenue Pierre-Decker.

3. Chemin des Diablerets

C'est une rue de desserte reliant l'avenue Victor-Ruffly à l'avenue Beaumont. Depuis l'ouverture d'un nouveau parking sur cette dernière, la circulation a augmenté sur le chemin des Diablerets. Le principal problème est d'améliorer la sécurité des enfants qui se rendent à l'école enfantine.

Un seuil et un bastion provisoires devant celle-ci ont permis de fortement ralentir les véhicules. Alors que l'éducation routière essaie d'inculquer à des enfants de cinq ans de « s'avancer jusqu'à la deuxième ligne jaune » du passage pour piétons afin de ne plus être cachés par les voitures en stationnement, le bastion permet, par l'élargissement du trottoir, de matérialiser l'espace qui assure au piéton la visibilité nécessaire.

4. Chemin du Devin

Le chemin du Devin est une rue de desserte du quartier de Chailly. Le passage pour piétons face à l'école présente le danger suivant: les enfants sont entièrement masqués par les véhicules en stationnement.

La pose d'un bastion provisoire en éléments de caoutchouc a montré que ce problème pouvait être facilement résolu.

Lors de l'essai, les habitants du quartier ont lancé une pétition demandant la réalisation définitive d'un aménagement de ce type, qui a donné entière satisfaction.

Demande complémentaire:

- création d'un cheminement piétonnier entre une impasse et l'école.

Résultats des essais

Les essais réalisés ont montré aux habitants, bien mieux que ne pourrait le faire le meilleur des discours, quels étaient les aménagements destinés à améliorer avant tout la sécurité des piétons, mais également leur confort. La création d'espaces continus, les seuils par exemple, permettent de traverser facilement les rues avec des voitures d'enfants ou des chaises roulantes pour handicapés.

Il est certain que l'aspect esthétique de ces mesures pourrait être amélioré dans le cadre de mesures définitives par des changements de revêtements ou des plantations.

Les réactions des usagers, piétons ou automobilistes, étaient généralement très favorables à ces mesures.

La seule remarque négative enregistrée par le Service d'urbanisme concernait le bruit des véhicules passant sur un seuil en bois, problème inhérent à ce type d'aménagement provisoire.



Chemin du Levant. – Seuil provisoire.

Réalisations définitives?

Un préavis municipal devrait être soumis au Conseil communal cet été, proposant notamment une dizaine de mesures légères de modération. Parmi celles-ci, le Service d'urbanisme de la commune de Lausanne espère, suite aux essais réalisés lors de la campagne «Piéton... ça marche!», compléter l'amé-

nagement des deux bastions réalisés au chemin des Diablerets par un seuil. D'autre part, il souhaiterait la réalisation définitive des autres mesures de modération présentées dans le cadre de cette campagne.

Nous sommes très heureux que le travail fourni par les habitants de ces quartiers débouche sur des résultats aussi positifs! ■



Chemin du Devin. – Avec un bastion, ils sont vus et voient eux-mêmes les véhicules arriver.

Gland: «Priorité aux enfants!»

Gland, à 25 kilomètres de Genève et 35 de Lausanne, est un «village» de plus de 5000 habitants en passe de devenir une ville. Son rapide développement

Après une soirée publique d'information sur la modération de la circulation, l'exposition «Priorité aux enfants!» a été présentée conjointement par la police et l'AST à Gland-Expo 86.

Parallèlement, un essai de modération de la circulation a été réalisé avec un bastion dans la Grand-Rue.

Selon M. Pierre-Alain Grau, municipal de la police: «L'expérience a été concluante et, d'une manière générale, très bien ressentie. Le bastion était remarquablement bien placé, car à l'extrémité d'une zone de stationnement. L'utilisation par les piétons était très spontanée, et les véhicules roulaient nettement moins vite.

»Pour l'aménagement du bourg, qui devrait se faire en 1988-89, nous irons le plus loin possible dans cette idée de modération de la circulation. (...) La campagne «Piéton... ça marche!» n'a donc pas été décisive, mais elle a contribué à sensibiliser les gens. J'espère que cela fera avancer les choses et permettra des réalisations.» ■



Gland. – Piétons... passez! (Photo André Würgler)

entraîne inévitablement quelques problèmes: ainsi le centre du bourg, resté villageois, est soumis à la pression grandissante du trafic automobile.

Fribourg sur scène

Action spectaculaire en novembre 1986, à Fribourg et à Guin, pour rappeler aux automobilistes les droits des piétons: au moment où les feux passent au vert pour les piétons, un coup de sifflet retentit. Quatre acteurs vêtus de blanc déploient deux

banderoles avec le slogan «Piéton... ça marche!» de part et d'autre du passage. Pendant ce temps, des dossiers d'information sont distribués aux piétons et automobilistes, dont la plupart ont apprécié la démonstration! ■

Sondage à Cheseaux-sur-Lausanne

A la rue de la Mèbre, de nombreux automobilistes ont été arrêtés par le «bras géant» de l'AST afin d'être interrogés par des membres du Parti socialiste de cette commune. Cette rue de desserte d'un quartier d'habitation est souvent utilisée pour éviter les embouteillages de la route cantonale aux heures de pointe. Elle ne possède même pas de passage pour piétons!

Selon le sondage réalisé vendredi 26 septembre 1986, entre 16 h et 18 h:

- 50% des 76 automobilistes interrogés empruntaient la rue de la Mèbre pour éviter les embouteillages de la route cantonale;
- 30% n'habitaient pas Cheseaux.

Parmi les habitants du quartier:

- plus de la moitié estime qu'il existe un réel problème de sécurité;
- 80% sont favorables à la réalisation d'un seuil (rehaussement de la chaussée) et la plupart souhaite la création d'un passage pour piétons.

Suite à cette action, une motion a été déposée au Conseil communal demandant de profiter de la réfection de la rue de la Mèbre pour améliorer la sécurité des habitants en envisageant la création de seuils de ralentissement et de passages pour piétons.

Cette motion a été acceptée et des aménagements de modération de la circulation devraient donc bientôt être réalisés. ■



Cheseaux. – Pendant le sondage.

Bardonnex: des enfants de bois

Dans cette commune genevoise, le Groupe circulation des associations d'habitants et de parents a organisé plusieurs actions en faveur des piétons et des cyclistes des villages.

Par exemple, des silhouettes d'enfants en bois grandeur nature ont été placées au bord des routes afin d'inciter les conducteurs de véhicules à la prudence. D'autre part, une pétition de-

mandant l'abaissement de la vitesse dans le village l'instauration de seuils et la prolongation de la piste cyclable a été signée par 80% de la population en 1984.

En avril 1986, une nouvelle action a été réalisée à la Croix-de-Rozon avec l'exposition de la voiture géante de l'AST, afin que chaque adulte réalise la dimension d'une voiture vue par un enfant.

En septembre 1986, une soirée débat, avec présentation d'un

diaporama par l'AST, eut lieu avec la présence des autorités communales et cantonales.

Projets

L'important travail réalisé par les groupes d'habitants est en passe d'être récompensé par les réalisations suivantes:

- aménagement d'une rue à circulation modérée dans le village de Bardonnex;
- prolongation et amélioration de la piste cyclable de Bardonnex à l'Ecole de Compesières.

L'action des associations de cette commune est exemplaire. ■

L'AST tient à remercier particulièrement quatre personnes qui se sont investies tout au long de cette campagne: chacune d'elles recevra un bon de Fr. 100.- de l'AST (pour un abonnement CFF ½-tarif par exemple).

Un grand merci à: **Véronique Micheli**, à la Croix-de-Rozon; **Verena Schöpfer**, à Fribourg; **Jaime Company**, à Jouxens-Mézery; **François Roesch**, à Lausanne.

Quel espoir pour les piétons ?

Au terme de cette campagne, nous tenons à remercier les communes qui ont accepté d'y participer, ainsi que tous les habitants des quartiers qui, par leur engagement, nous ont permis de réaliser celle-ci.

Grâce à l'intérêt suscité par cette campagne, il a été possible de montrer aux communes et aux habitants quels sont les aménagements qui peuvent être réalisés en faveur des piétons. Il est remarquable que plusieurs aménagements provisoires débouchent sur des réalisations définitives par la volonté politique des communes.

De ce fait, nous pouvons imaginer que l'étape suivante serait de

réaliser, comme à Hambourg, non plus des aménagements isolés, mais des mesures de modération sur des quartiers entiers, accompagnées d'une limitation de vitesse à 30 km/h.

Ainsi, non seulement la sécurité, mais également le cadre de vie des habitants de nos villes et villages pourraient être améliorés. C'est pourquoi l'AST et les associations faisant partie du Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR) sont prêtes à soutenir les nouvelles demandes de modération de la circulation, qu'elles émanent d'habitants ou de communes. ■

Dossier réalisé par **Olivier Neuhaus**, architecte-urbaniste, responsable de la campagne « Piéton... ça marche! »

Pour en savoir plus

L'agence AST de Genève propose un grand choix d'ouvrages, en français, relatifs à la modération de la circulation et à la protection du cadre de vie (les prix entre parenthèses sont réservés aux membres AST)

Les publications de l'AST

• **Rue résidentielle - rue de l'avenir**, 1981, 128 pages, Fr. 19.- (Fr. 17.50). Pour une meilleure qualité de la vie dans nos quartiers.

• **Modération de la circulation et protection du cadre de vie**, 1984, 30 pages, Fr. 8.- (Fr. 6.-). Cet ouvrage, écrit et réalisé en Romandie par le Groupe-conseil ro-

mand pour la modération de la circulation (GCR), résume clairement ce qui peut être fait en Suisse aujourd'hui dans le cadre de la législation actuelle.

• **Piétons... ça marche!**, 1985, 90 pages, Fr. 12.- (Fr. 10.-). Cette documentation technique richement illustrée développe en détail le mode d'approche, les principes et la méthode de l'aménagement piéton, le tout étant

augmenté d'un catalogue de mesures concrètes applicables aux routes principales, aux collectrices utilitaires et aux rues de quartier. Elle complète en quelque sorte les nouvelles normes VSS.

Les publications de l'ADP

(Association droits du piéton)

• **N° 4 / Le cas des chemins pour piétons et des chemins de ran-**

onnées pédestres dans la planification des réseaux de chemins du Plateau, Fr. 18.-.

• **N° 5 / Idem pour les chemins de montagne**, Fr. 18.-.

• **N° 6 / Chemins pour piétons dans les zones d'habitation (directives pour l'amélioration des installations piétonnières)**, Fr. 30.-.



Coupon à retourner au Bureau conseil AST pour la modération de la circulation: **AST, 16, rue des Chaudronniers, 1204 Genève, ☎ 022 29 68 01.**

Nom / Prénom: _____

Rue / Numéro: _____

NPA / Localité: _____

Tél.: _____

Je commande (port en supplément):

_____ ex. de la documentation technique **Piéton... ça marche!** à Fr. 12.- (Fr. 10.-);

_____ ex. **Modération de la circulation et protection du cadre de vie** à Fr. 8.- (Fr. 6.-);

_____ ex. **Rue résidentielle - rue de l'avenir** à Fr. 19.- (Fr. 17.50);

_____ publication(s) **N° 4** à Fr. 18.-;

_____ publication(s) **N° 5** à Fr. 18.-;

_____ publication(s) **N° 6** à Fr. 30.-;

_____ **Route, urbanisme et paysage** (Fondation suisse pour la protection du paysage) à Fr. 10.-;

_____ compte(s) rendu(s) de la **journée d'étude (novembre 1985) à l'EPFL** (L. Veuve, R. Ribic, P. Hotz, A. Witzig / RFA, etc.) à Fr. 10.-;

_____ dossier(s) **Piéton... ça marche!**, 16 pages, gratuit;

_____ autocollant(s) **Piéton... ça marche!**, gratuit;

_____ dossier(s) **zones à 30 km/h en Allemagne** (allemand) tiré(s) de Verkehr & Umwelt, gratuit.