

# Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

2/89 6ème année

## AMÉNAGER = DIALOGUER

L'ensemble de nos agglomérations éclatent sous les pressions socio-économiques et tout particulièrement sous l'explosion du secteur tertiaire. La ville perd son centre et ses limites deviennent floues générant de nombreux déplacements de plus en plus anarchiques. Le cortège des effets pervers de ces derniers, dommageables pour l'environnement et pour la société n'est plus contesté. Conséquemment pouvons-nous modifier notre dépendance basée sur le transport motorisé ?

Il importe de rompre nos pratiques qui trop souvent déclenchent des oppositions, entretiennent des conflits socio-politiques tout en débouchant sur des résultats peu encourageants. L'ouverture d'un dialogue permanent entre toutes les parties concernées apparaît certes difficile mais essentiel à une meilleure prise en compte de notre dynamique quotidienne dans une approche globale. Seul le développement de la concertation entre tous les acteurs urbains permettra un changement de comportement.

Dans cette perspective, nous vous invitons à dialoguer dans le cadre de notre 5ème journée «Rue de l'Avenir», le vendredi 6 octobre 1989, à Fribourg avec pour thème : «Critères et coûts d'application des mesures de modération». D'autre part, nous tenons à féliciter Jean-Michel Von Wyss pour sa brillante élection à l'Exécutif du canton de Neuchâtel. Nous le remercions très chaleureusement pour sa participation active au développement de notre groupe et pour le soutien qu'il continue à nous témoigner.

Daniel Litzistorf  
GCR/Lausanne



5ème Journée  
«RUE DE L'AVENIR»  
6 octobre 1989 - Fribourg  
Détails et bulletin d'inscription p. 7

### SOMMAIRE

Les trottoirs, quel espace pour les piétons ?.....	page 2
Etats Généraux de la modération , premier bilan et le cas de Zurich.....	3
Les Etats Généraux en images .....	4 et 5
Les Etats Généraux, la résolution et les réactions des Conseils d'Etat des cantons romands.....	6
5ème Journée «RUE DE L'AVENIR» à Fribourg, le programme.....	7
Le bruit : agir sur la circulation.....	8

# LES TROTTOIRS : QUEL ESPACE POUR LES PIÉTONS ?

Dès le 1er juillet 89, sur la base d'une Ordonnance fédérale, les véhicules motorisés n'auront plus le droit de stationner sur les trottoirs.

En pleine phase avec l'air du temps, Evelyne THOMMEN, du GCR-Genève, vient de procéder à quelques observations sur le terrain, regroupées en photos éloquentes et en recommandations non moins pertinentes.

Voici quelques extraits de cette étude, histoire de donner l'envie à d'autres de poursuivre cette démarche dans leur ville ou leur canton.

Ce document est à disposition auprès du GCR-Genève.

*Les stationnements interdits :*



«Sur le trottoir...»



«Sur les espaces piétonniers...»

**Quelques types de mesures pour améliorer les cheminements piétonniers :**

- ▶ Les trottoirs n'étant pas utilisés seulement par les personnes sur deux jambes, il s'agit d'aménager les trottoirs avec des profils adaptés aussi bien aux chaises roulantes qu'au landau poussé par la famille.
- ▶ Plantation de végétation aux endroits stratégiques (lieux d'infractions régulières, sorties de lieux publics).
- ▶ Verbalisation dissuasive là où il n'est pas possible de mettre des obstacles physiques.
- ▶ Pour le parage en épi : se parquer en avant pour éviter de diriger les gaz d'échappement directement au niveau des enfants, empêcher l'empiètement sur le trottoir.
- ▶ Interdire le parage des motos sur les trottoirs (assimiler les motos aux voitures).
- ▶ Prévoir davantage de parkings sur la rue pour les vélos et les vélomoteurs (notamment vers les écoles, les entreprises du centre-ville, les commerces et les arrêts périphériques des transports en commun).
- ▶ Diminuer le nombre de parcomètres en installant des parcomètres collectifs.
- ▶ Disposer les divers poteaux, corbeilles, bornes, soit le long des façades, soit en bordure des trottoirs pour épargner le slalom aux piétons.
- ▶ Préserver l'espace de 1m.50 pour la circulation des piétons dans les zones occupées par des chalets de commerce.



«Lorsque tout se conjugue, il ne reste plus que le slalom ou le passage sur la route !»

# MODÉRATION : L'ESPOIR CONFIRMÉ

Les organisateurs de ces Etats Généraux ont tout lieu d'être satisfaits. Des trois objectifs visés initialement, deux sont atteints largement. Avec une participation effective de 600 personnes, une très bonne couverture des media (presse écrite, TV et radio suisse romande) le concept de modération est bel et bien descendu dans la rue. Quant au partage de savoirs-faire, le programme a su contenter autant les spécialistes que les habitants.

Autre objet de satisfaction non négligeable, ces rencontres ont suscité des initiatives parmi des associations de quartier et en ont renforcé d'autres dans leur détermination.

Reste le troisième objectif, encore difficile à évaluer : convaincre les autorités de la nécessité de généraliser les acquis enregistrés par ces mesures de modération. Des premiers signes sont prometteurs. Toute une pédagogie de la concertation est ainsi à mettre en forme. La réussite de cette démarche dépend aussi de la mobilisation des principaux intéressés : les habitants.

Marc Houvet Pro Juventute  
et GCR-Genève

---

## L'EXPÉRIENCE DE ZURICH OU LA DIFFICULTÉ DE CONVAINCRE

---

(extraits de l'intervention de M. Ruedi AESCHBACHER, de l'Exécutif de la Ville de Zurich, au séminaire du GCR, le 7 avril - remplacé au pied-levé par l'un de ses adjoints)

«...Zurich a agi en demandant le fameux crédit cadre de 80 ou 42 millions. Il s'agissait d'une demande du Conseil administratif au Conseil municipal, soit au Parlement, au mois de septembre 1987. L'objectif de ce crédit cadre était de supprimer des capacités là où on pouvait s'attendre à un soulagement du réseau en raison de la mise en service du métro en 1990. Cela devait se faire non seulement en favorisant l'onde verte pour les transports publics et les piétons mais aussi en transformant l'aménagement des rues, passant par exemple de trois files à deux files. La place ainsi gagnée devait servir aux deux roues ou aux piétons ou à un meilleur aménagement (p.ex. création d'allées).

Le Conseil municipal a voté le crédit à une forte majorité (72 oui contre 39 non); lors de la votation populaire du 12 juin 1988, par contre, ce crédit a été rejeté (56% de non).

### Comment le Conseil administratif a-t-il réagi au refus du crédit cadre de 42 millions ?

(...) Peu de semaines après la votation, le Conseil administratif a fait procéder à une enquête. tout juste deux tiers des personnes interrogées se sont alors déclarées à nouveau en faveur d'une réduction du trafic privé en ville de Zurich. Les personnes interrogées se sont également prononcées **nettement en faveur de mesures de modération du trafic dans les quartiers résidentiels**. Les résultats de cette consultation, ajoutés au fait que les critiques des opposants avaient porté principalement sur la façon de procéder («crédit cadre») et aux conclusions des expertises qui continuaient toutes à demander une réduction du trafic automobile en raison de l'ordonnance sur la protection de l'air, ont incité le Conseil administratif à décider qu'il ne fallait rien changer aux 5 piliers de la nouvelle politique des transports\*. Toutefois, en raison de son échec devant le peuple, il a suspendu provisoirement les mesures qui devaient réduire la capacité des artères principales. En effet, le plan cantonal de mesures pour la protection de l'air sera disponible en été 1989 et on peut déjà prévoir qu'il faudra alors **imposer pratiquement les mêmes mesures** (réduction de la circulation) que celles que les citoyens de la ville ont refusées en juin 1988, **en raison de la législation sur la protection de l'environnement**. De plus, pour le moment, la modération du trafic ne doit plus être réalisée dans les quartiers résidentiels que par des mesures douces (surélévations, rétrécissements des rues, limitation de vitesse à 30 km/h, etc.) et non plus par des mesures dures (chicanes). Le travail continue à Zurich, même s'il est un peu freiné actuellement; les faits sont toujours là : **seule une**

réduction et un transfert du trafic privé aux transports publics permettront de conserver et d'améliorer la sécurité ainsi que la qualité de l'habitat et de la vie de la population, la convivialité et le rayonnement du centre-ville. Et c'est ainsi seulement que nous atteindrons aussi les valeurs prescrites pour la qualité de l'environnement.

### LEÇON A TIRER DE L'EXPÉRIENCE DE ZURICH

Pour que des mesures qui apportent une limitation à la liberté individuelle soient acceptées en votation populaire, il faut faire une **très bonne information sur les objectifs**, les mesures et les raisons de la politique des transports. De même, il est important que la population prenne conscience de la pollution de l'environnement et de la destruction de la qualité de l'habitat et de la vie par la circulation des voitures privées. Et **il faut beaucoup expliquer et beaucoup de temps** jusqu'à ce que non seulement les membres du gouvernement et le Parlement mais aussi la population adoptent un nouveau mode de penser. Surtout dans les cas où des milieux très influents (économie, associations d'automobilistes, partis de droite) font obstacle. C'est pourquoi ce qui m'a semblé important, ce sont des campagnes d'informations très larges mais aussi des **discussions préliminaires avec les dirigeants de l'économie et de la politique** ainsi qu'**avec les communes limitrophes**. A Zurich, nous avons malheureusement négligé ces deux démarches et nous avons abouti un peu trop rapidement à une consultation populaire au sujet d'un projet qui avait ses faiblesses, non pas techniques mais sans aucun doute politiques.

A mon avis, tout cela n'aurait pas suffi à conduire au refus du crédit de 42 millions. L'élément décisif semble plutôt avoir été la division du gouvernement municipal zurichois qui dure depuis des années et qui empêche ce dernier de jouir de la confiance du citoyen, confiance grandement nécessaire pour des questions de ce genre justement.

Je le répète : notre action à Zurich a subi un revers mais les faits et la nécessité d'entreprendre quelque chose pour se conformer à la législation sont si évidents qu'il faut poursuivre les efforts; nous continuons à travailler. Et nous nous consolons en constatant que des dispositions dont on ne pourrait plus se passer actuellement, telles que l'AVS ou le vote des femmes, ont également échoué lors de leur premier passage devant le peuple.»

Ruedi Aeschbacher

---

\* Depuis l'été 1987, la politique des transports de la Ville de Zurich est basée sur les 5 piliers suivants :

- Encouragement des transports publics
- Réduction du trafic motorisé
- Canalisation du trafic motorisé - modération de la circulation dans les secteurs résidentiels
- Non augmentation de l'offre en places de stationnement ou plutôt réduction, notamment pour les pendulaires
- Garantie de la sécurité des déplacements selon des modes compatibles avec l'environnement (bicyclette, piétons).

# MODÉRATION DE LA CIRCUL



Mardi 4 avril : ouverture des Etats Généraux à l'école Hugo-de-Senger. Les enfants sont les premières victimes des nuisances du trop-plein du trafic motorisé (accidents, pollution, espace confisqué). Les mesures de modération servent aussi à leur préserver un espace vital et durable.

Jeudi 6 avril : la Place St-François fermée à la circulation de transit, les enfants et les riverains la réinvestissent en fête. Des espaces à reconquérir, le trafic motorisé à réduire, le combat pour la qualité de vie urbaine peut réussir.



Du mardi 4 au vendredi 7 avril : trois écoles de Plainpalais ont exposé des dessins et témoignages sur le thème de la sécurité sur le chemin de l'école. L'Association de Parents d'élèves, la Maison de Quartier et Pro Juventute ont présenté les résultats d'une enquête sur le même thème. Le dossier est transmis aux autorités.

# ATION : ÉTATS GÉNÉRAUX ROMANDS

## Genève 4-8 avril 1989

Vendredi 7 avril : séminaire du GCR : une salle de 80 participants, provenant de toute la Suisse romande, parmi lesquels des architectes, des responsables de services administratifs, des travailleurs sociaux, des parents d'élèves, des cadres du TCS, de l'AST et un membre du Conseil d'Etat genevois (en la personne de M. Christian Grobet, chef du DTP, ici au premier plan).



Vendredi 7 avril en soirée : le cas de Genève a été discuté entre magistrats, tenants du tout-automobile et représentants des organisateurs devant une salle comble. Le public s'est montré fort averti et incisif dans ses interventions. Ce ne fut pas le cas pour le Président du tout récent Parti des Automobilistes genevois (PAG) qui n'a pas tenu la route (un comble...) après quelques échanges avec l'organisatrice des débats, Catherine Wahli.

Samedi 8 avril : une journée pour s'informer et pour agir au niveau local. Ateliers, exposés, vote d'une résolution se sont succédés en présence de nombreux représentants d'associations. Un ultime débat s'est tenu entre M. René Longet, directeur de la Société pour la protection de l'environnement, et M. René Fuks, vice-président du PAG. Là encore, ce dernier a manqué de reprise et de puissance dans l'échange de faits et d'arguments tangibles.



# ETATS GENERAUX ROMANDS DE LA MODERATION DE LA CIRCULATION

Genève 6. 7. 8 avril 1989

## RESOLUTION

- Considérant qu'à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture, notre mobilité en ville s'est fortement réduite ;
- Préoccupés des dangers croissants et des accidents dramatiques rencontrés quotidiennement dans nos rues ;
- Constatant les menaces particulières qui pèsent sur les enfants, les personnes âgées, les piétons et les cyclistes ;
- Alarmés des niveaux intolérables atteints par le bruit et la pollution en milieux urbains ;
- Découragés par la dégradation sensible de la qualité de vie et de la convivialité en milieu urbain ;
- Ecoeurés de la laideur des surfaces grandissantes qui sont dévorées par les voitures en marche, immobilisées ou stationnées et par les espaces goudronnés à cet effet ;

Ses participant(e)s aux Etats généraux de la modulation, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, usagers des transports publics ou piétons, s'engagent à agir :

- pour rendre la ville et ses rues à ses habitants
- pour une véritable vie de quartier avec des rues sans danger, en particulier pour les plus faibles
- pour une mobilité raisonnée à pied et à vélo
- pour des transports publics efficaces, ponctuels et non polluants
- pour des rues embellies et calmes, favorisant les contacts, les jeux et les activités humaines non motorisées
- pour que chacun adopte, en tant qu'usager individuel de la rue, une attitude responsable et non agressive, respectueuse de l'environnement et de la vie, en particulier de celle des enfants.

Afin de favoriser la réalisation de ces objectifs, les participants adressent un APPEL URGENT AUX AUTORITES afin qu'elles prennent au sérieux leurs responsabilités et fassent preuve de courage politique :

1. Par la mise en oeuvre de la modération de la circulation à grande échelle sur l'ensemble du réseau routier, urbain, suburbain et villageois ;
2. Par la création systématique de zones à 30 km/h et de rues à circulation modérée dans les quartiers et la mise en oeuvre de mesures adaptées sur les grands axes ;
3. Par la promotion d'une réelle complémentarité entre tous les modes de transport, en inversant la priorité actuelle accordée à l'automobile en milieu urbain, suburbain et villageois ;
4. Par l'adoption de plans précis et efficaces visant à réduire le volume de la circulation motorisée en milieu urbain, suburbain et villageois, afin d'atteindre d'ici à 1994 les normes de l'ordonnance fédérale de protection de l'air (OPAIR) ;
5. Par l'étude et, si possible, l'adoption de mesures particulières telles que
  - A. Instauration d'un moratoire sur l'extension du réseau routier et la réduction progressive de la surface de voirie réservée à la circulation motorisée en milieu urbain, suburbain et villageois ;
  - B. La diminution des places de stationnement destinées au trafic pendulaire et une meilleure gestion des places disponibles pour les visiteurs
  - C. Amélioration des possibilités de stationnement pour les habitants, notamment par l'instauration d'une vignette assurant le droit au stationnement des habitants dans leur quartier
  - D. Création de parkings de déstagement en périphérie de l'agglomération urbaine
  - E. Augmentation des surfaces de voirie affectées aux transports publics, aux pistes cyclables et aux piétons.
6. Par la promotion systématique de la concertation avec les habitants en vue d'améliorer, par des mesures de modération et d'aménagement, la convivialité et la qualité de la vie dans les rues ;
7. Par l'intégration des questions de pollution et de protection de l'environnement dans l'enseignement à tous les niveaux ;
8. Par le bon exemple en favorisant les déplacements professionnels en transports publics ou à bicyclettes et en utilisant des véhicules de service non polluants (solaires, vélos) ;
9. Par une amélioration qualitative et quantitative de l'information publique en faveur de la modération de la circulation motorisée, des transports publics et des vélos.

Genève, le samedi 8 avril 1989

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 29 MAI 1939  
14, rue de l'Hotel-de-Ville

DEPARTEMENT  
DE JUSTICE ET POLICE  
Généraliste : 1211 Genève 3  
Téléphone 27 21 11  
N° DD/mib.34052  
Prise de rapport la référence ci-dessus

ETATS GENERAUX ROMANDS DE LA  
MODERATION DE LA CIRCULATION  
Boulevard Helvétique 26  
1207 GENEVE

Mesdames,  
Messieurs,

Le Conseil d'Etat nous a chargés de répondre à votre lettre reçue le 13 avril 1989, par laquelle vous lui transmettiez la résolution adoptée en date du 8 avril 1989 par les Etats généraux romands de la modulation de la circulation.

Nous avons pris connaissance avec intérêt de ce document et observons que vos objectifs essentiels ont la même orientation que les nôtres. C'est dire que nous partageons parfaitement vos préoccupations.

En vous remerciant de votre communication, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

LE CONSEILLER D'ETAT  
chargé du Département de justice et police

REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA  
Chancellerie d'Etat  
2600 DELEMONT

Etats Généraux Romands  
de la modulation de la circulation  
26 Bd Helvétique  
1207 Genève

V/réf.  
Concerne : Résolution des Etats Généraux romands de la modulation de la circulation  
Delemont, le 21 avril 1989

Madame, Monsieur,  
Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 avril 1989 adressée au Gouvernement; il en prendra connaissance lors d'une prochaine séance.  
Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

LA CHANCELLERIE D'ETAT

Sion, le 21 avril 1989

LA CHANCELLERIE D'ETAT  
DU CANTON DU VALAIS

présente ses compliments à

Etats généraux romands de la  
modération de la circulation  
Bd Helvétique 26  
1207 GENEVE

et en accusant réception de son envoi du 20.04.1989, concernant la résolution des Etats Généraux romands de la modulation de la circulation,

l'informe qu'il a été remis  
pour examen ou solution, au Département de la justice, de la police et des affaires militaires.

Au nom du Conseil d'Etat  
Le Chancelier d'Etat  
Henri Roth

200 Château de Neuchâtel  
le 27

Etats généraux romands de la modulation de la circulation  
Boulevard Helvétique 26  
1207 Genève

Monsieur,  
Le Conseil d'Etat de la République et canton de Neuchâtel a édité une brochure sur la modulation de la circulation en 1989, dans laquelle vous trouverez le texte de cette dernière ainsi qu'une liste de toutes les communes du canton ainsi que des associations et particuliers intéressés.  
Ces brochures rencontrent un succès très important, de sorte que nous pensons que de nombreuses mesures seront prochainement prises.  
Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Conseiller d'Etat  
Chef du département des Travaux  
A. Grand

LE CONSEIL D'ETAT  
DU CANTON DE VAUD

AUX ETATS GENERAUX ROMANDS DE LA MODERATION DE LA CIRCULATION  
à l'attention de M. Marc HOUVERT  
Boulevard Helvétique 26  
1207 GENEVE

Résolution  
Monsieur,  
Nous accusons réception de votre lettre, parvenue le 20 avril 1989, à la Chancellerie d'Etat, par laquelle vous nous demandez le sens du Conseil d'Etat à l'égard de la résolution votée par les Etats généraux romands de la modulation de la circulation.

Le Conseil d'Etat, outre ses fonctions décisionnelles, est très largement consulté par le Conseil fédéral et ses départements sur des projets législatifs fédéraux. Il a dû répondre, il y a plusieurs années, la décision de ne pas répondre à des consultations provenant d'autres instances que l'administration fédérale ou, le cas échéant, de car faute d'appliquer cette règle, le Conseil d'Etat par son temps à répondre à des consultations provenant d'autres instances.

Nous comprenons sur votre compréhension et vous remercions, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT :  
LE PRESIDENT :  
LE CHANCELIER

Lausanne, le 12 mai 1989  
Direction des travaux publics  
Baudirektion

Aux Etats généraux romands de la modulation de la circulation  
Bd Helvétique 26  
1207 Genève

Concerne : résolution  
Monsieur le Président,  
Messieurs,

Le Conseil d'Etat a pris note de votre lettre circulaire des 6, 7 et 8 avril 1989 adressée à son président ainsi que de la résolution qui l'accompagnait et a chargé la Direction des travaux publics de vous répondre.

J'ai examiné avec intérêt le contenu de votre résolution et de certaines réserves exprimées dans le catalogue de vos propositions. Toutefois, je ne saurais souscrire à toutes ces dernières sans un certain nombre de réserves liées à notre société, notre économie et nos ressources. La politique des transports de notre canton poursuit satisfaisamment l'aspiration fondamentale de la liberté de choix du mode de transport en préservant les aspects positifs de la mobilité, en respectant les critères de santé publique, en usant parcimonieusement des ressources;

l'harmoniser les décisions dans le domaine des transports avec les obligations en matière d'aménagement du territoire et d'occupation des sols; rechercher une intégration fonctionnelle des modes de transport et favoriser leur complémentarité.

Ces buts doivent tendre aux économies d'énergie, à l'harmonisation des exigences de la vie économique et de la sauvegarde de l'environnement, à une intégration optimale des différents modes de transport. Ils devront apporter une meilleure qualité de vie, mais ils ne doivent compromettre le développement de notre canton.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Messieurs, mes salutations distinguées.

LA CONSEILLERE D'ETAT, DIRECTRICE  
R. Crausaz



GROUPE-CONSEIL ROMAND POUR LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION (GCR)

## 5ème JOURNÉE «RUE DE L'AVENIR» Vendredi 6 octobre 89 - Fribourg

«DES MESURES DE MODÉRATION, D'ACCORD, MAIS COMMENT, LESQUELLES ET A QUELS COÛTS?»

Le sens de cette journée : rassembler les professionnels (ingénieurs, urbanistes, architectes, aménagistes), les responsables politiques et administratifs des communes et des cantons romands, les représentants d'associations de parents, d'habitants, d'usagers, pour s'informer mutuellement, débattre, plus spécifiquement à Fribourg, autour des questions de choix (aménagements modérateurs sur une grande échelle ou localisés ?), de coûts, de stratégies (aménagements définitifs, provisoires, lourds, légers ?).

### PRIX DE LA JOURNÉE :

Fr. 80.- comprenant toutes les conférences, la documentation, le repas de midi (sans boisson) et le déplacement en bus. Rabais de Fr. 20.- par personne pour les représentants d'associations d'habitants ou institutions d'utilité publique.

### LIEUX :

Séances dans la salle supérieure de l'Hôpital des Bourgeois, rue de l'Hôpital 2 à Fribourg et à l'Hôtel-restaurant du Jura, route du Jura 20 (voir programme détaillé qui sera envoyé aux personnes inscrites dans les délais).

### INSCRIPTIONS :

Par retour du coupon d'inscription pour le **vendredi 22 septembre** au Secrétariat romand du GCR, Caroline 1, Pro Juventute, 1003 Lausanne. Versement sur le CCP 10-725-4, BCV, Lausanne, compte GCR No LD 272.403.  
Renseignements : Tél. 022/736 57 77 ou 29 68 01 & 021/23 50 91.

### PROGRAMME

- 9h.15-9h.45 Accueil. Café.  
Distribution de la documentation
- 9h.45-10h.00 Présentation du GCR et de la 5e Journée «Rue de l'Avenir»
- 10h.00 Exposé introductif : Fred WENGER, aménagiste, Urbaplan
- 12h.00 env. Réalisations suisses et étrangères : Lydia BONANOMI, IREC/EPFL (avec dias)  
Notre philosophie de la modération : 3 villes romandes s'expriment par la voix d'un de leurs responsables :  
Genève : M. C. CASTELLA, chef d'Etudes et Constructions  
Lausanne : M. D. LITZISTORF, Service d'Urbanisme  
Fribourg : M. D. BARRAS, Service Aménagement  
Information sur l'application de la loi sur les chemins pour piétons et de randonnée (LCPR)
- 12h.15 env. Apéro offert par la Ville de Fribourg
- 12h.45 Repas de midi à l'Hôtel du Jura
- 14h.00 Présentation des visites de l'après-midi par le Service de l'Aménagement de la Ville de Fribourg.
- 14h.30 Visites en bus du quartier Vignettaz, de la Place du Pertuis (Neuveville) et du quartier d'Alt. Retour à l'Hôpital des Bourgeois.
- 16h.30 Discussion finale et conclusions.
- 17h.00 Fin de la 5ème Journée «Rue de l'Avenir» du GCR.

### BULLETIN D'INSCRIPTION A LA 5ème JOURNÉE «RUE DE L'AVENIR»

Je m'inscris pour la journée du 6 octobre 1989 avec repas

Nom : ..... Tél.....

Adresse : .....

NP et localité : .....

Fonction : .....

Je désire m'abonner au bulletin d'information du GCR «Rue de l'Avenir» (Fr. 12.- 4 parutions par année - Fr. 20.- abonnement de soutien)

Je désire par ailleurs recevoir des informations sur :

- L'AST (Association suisse des transports)
- L'ADP (Association droits du piéton)
- PRO JUVENTUTE

- la SAP (Société d'art public)
- la SPE (Société suisse pour la protection de l'environnement)

A renvoyer au bureau du GCR p.a. Pro Juventute, rue Caroline 1 - 1003 Lausanne, avant le 22 septembre 1989.

# BRUIT : AGIR SUR LA CIRCULATION



## LE BRUIT : AGIR SUR LA CIRCULATION MOTORISÉE

Le bruit découlant du trafic automobile est le bruit urbain le plus important. Comme toujours dans pareil cas, on élabore des mesures de protection de l'environnement selon deux approches :

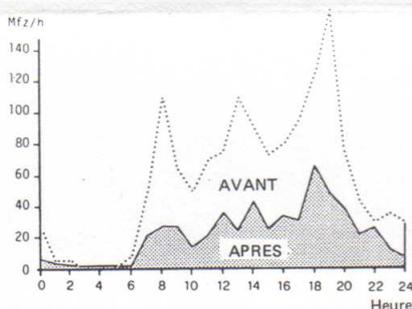
- réduction d'émissions, en agissant à la source, soit la réduction du trafic automobile,
- réduction d'immissions, en installant des fenêtres spéciales anti-bruit par exemple pour les habitations situées dans les zones bruyantes.

L'Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit (OPB), du 15 décembre 1986, prévoit également des dispositions au niveau des zones à bâtir et aux bâtiments nouveaux. Les plans d'aménagement sont donc directement concernés par cette nouvelle donnée induite par la protection contre le bruit de la circulation urbaine.

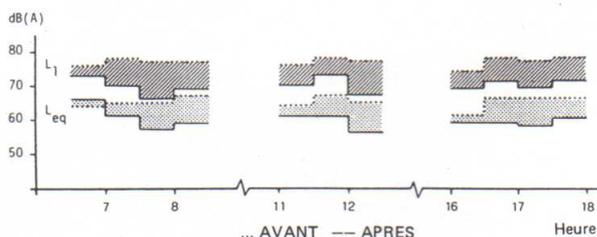
Nouveau et intéressant : le Service d'Urbanisme de la Ville de Genève vient de publier une étude «LE BRUIT DANS LA VILLE, trafic routier, nuisances urbaines et affectations du sol», réalisée par le Centre Universitaire d'écologie humaine et des sciences de l'environnement de Genève.

Tout un chapitre est consacré aux mesures possibles pour réduire le volume global du trafic motorisé. En voici quelques extraits :

Pour appliquer des mesures de protection contre le bruit à l'espace urbain de Genève, le classement en deux types de voies est insuffisant (tel que l'OPB le suggère), mais une classification en quatre types paraît suffisamment fine pour distribuer des mesures adaptées à la réalité.



**19.**  
Le bruit avant et après l'installation d'une rue résidentielle à Saint-Gall. (K. Infanger, *Forum Städte-Hygiene* 36, 1985, p. 263).

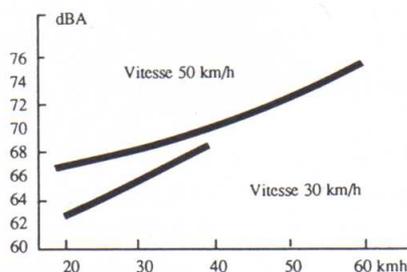


La modération du trafic obtenue grâce à l'établissement d'une rue résidentielle permet de réduire le trafic de transit de 60 à 75% suivant les heures de la journée. Corrélativement, on a observé une diminution considérable du niveau de bruit :

- 5 dBA en moyenne pour les bruits de pointe (L1) ;
- 7 dBA en moyenne pour le niveau de bruit moyen (Leq).

**22.**  
Relation entre bruit et vitesse dans une zone à 30 km/h et à 50 km/h (Umweltbundesamt Berlin, *Umweltauswirkungen von Tempo* 30, Berlin, 1985).

A vitesse comparable, les véhicules sont moins bruyants dans les zones à 30 km/h (bruit moyen à 7.50 m de l'axe de la voie)



### «RUE DE L'AVENIR»

**Rédacteur :**  
Marc HOUVET  
GCR, 26, bd Helvétique  
1207 Genève - tél. 022/736 57 77

**Abonnements-Publicité :**  
même adresse :  
Tirage : 2000 ex.

**GCR**  
**Groupements représentés :**  
Ass. suisse des transports, AST  
Pro Juventute  
Société suisse pour la protection de l'environnement  
Société d'art public  
Image de la cité VS  
Association Droits du piéton, ADP.  
Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL.

**Présidence et secrétariat :**  
Bernard VANEY  
Pro Juventute, dép. romand  
Rue Caroline 1  
1003 Lausanne. Tél. 021/23 50 91

**Coordination romande :**  
Alain ROUILLER  
AST, 16, rue des Chaudronniers  
1204 Genève, tél. 022/29 68 01

**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/ 693 32 95

### Contacts locaux

**Genève :**  
Alain ROUILLER  
AST, 16, rue des Chaudronniers  
1204 Genève, tél. 022/29 68 01

**Fribourg :**  
Jean-Claude MORISOD,  
Société d'art public,  
1, rue St-Pierre-Canisius  
1700-Fribourg, tél. 037/22 82 97

**Jura :**  
Jean-Claude HENNET  
AST, rue de la Gare 46  
2800 Delémont, tél. 066/22 88 88

**Neuchâtel :**  
Anne TISSOT SCHULTHESS  
4, rue des Parcs  
2000 Neuchâtel  
tél. 038/24 00 39

**Valais :**  
Image de la Cité  
Gabriel ROMAILLER  
Pré-de-Savioz 1,  
3957 Granges, tél. 027/58 12 47

**Vaud :**  
Josiane COUDRAY  
41, ch. de Bonne-Espérance  
1006 Lausanne, tél. 021/29 52 64