

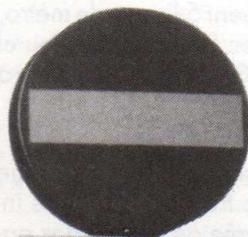
# Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)  
Paraît 4 fois par année

2/91 8<sup>e</sup> année

JAB 2800 DELEMONT 1

## Modération de la circulation en Europe



NEI GIORNI FERIALI  
DALLE 7.00 ALLE 20.00

ESCLUSI BUS TAXI  
MERCİ CİCİ  
MOTOCİCİ  
AUTORİZZATI

PERMANENTE  
VENERDÌ E SABATO  
DALLE 7.00 ALLE 20.00

- Limitation de la circulation en Italie
- Modération de la circulation en Europe  
Tour d'horizon
- Prix AST  
Mieux construire pour moins se déplacer
- Mise en œuvre de la LCPR dans le canton de Neuchâtel



# Limitation de la circulation en Italie

La «voie administrative» pour la gestion du trafic dans les centres-villes

## Les problèmes du trafic dans les centres-villes en Italie

- Croissance très importante de la mobilité dans les dernières années et déséquilibre des modes de déplacement en faveur de l'auto.
- Manque d'une infrastructure lourde de transports publics (aujourd'hui seulement 5 lignes de métro, avec 83 km de réseau et 100 stations, à Milan et à Rome).
- Manque d'une politique cohérente pour le stationnement (dans les 11 villes principales on devrait construire 230 000 places de parc).
- Manque d'une politique des transports publics intégrée au niveau des agglomérations.



Florence, accès limité au centre-ville et zone 30.

## Mesures de limitation de la circulation dans 22 villes italiennes

(source: MET)

Ville	Habitants (x 1000)	Aires piétonnes (ha)	ZTL (ha) <sup>1</sup>	A.P. + ZTL (avant 1985)	Type de mesures <sup>2</sup>
Roma	2 800	3.5	460	27	a b c
Milano	1 500	6	285	6	a b
Torino	1 000	1	155	15	b c
Napoli	1 200		65		b c
Genova	700		68	10	b
Bologna	400	4	350	154	a b
Firenze	400	25	285	25	a b
Bari	350		25		c
Catania	370		4		b
Palermo	730		1.5		b
Cagliari	220		95		b c
Trieste	250	15	20		a b
Padova	220	5.5	53	5	a b
Novara	100		6	6	b
Como	90	2	40	25	a c
Mantova	60		42	27	b
Trento	100		30	10	b
Modena	170	5	87	58	a b
Lucca	80		40	40	b
Perugia	150	13	65	10	a c
Terni	110		80	80	b
Viterbo	60		80		c
<b>Total</b>	<b>11 060</b>	<b>79</b>	<b>2348.5</b>	<b>498</b>	

<sup>1</sup> Ndlr: ces superficies sont très importantes; pour comparaison, les plus grandes zones piétonnes en Suisse ont des superficies de 15 à 35 ha (Lausanne)

<sup>2</sup> Type de mesures: a = aire piétonne, b = ZTL 12 à 24 heures, c = ZTL durant plages horaires

- La division des compétences des assessorats (secteurs administratifs des communes).
- Absence d'une structure ou d'un lieu de réflexion et d'échange au niveau des collectivités locales (comme le CETUR ou l'INRETS en France)
- «Culture de la rue» agressive.

## Les effets

- Des niveaux inquiétants de pollution atmosphérique (qui ont été le facteur principal pour l'adoption des mesures).
- Un encombrement total des espaces publics.
- La perte des valeurs historiques et sociaux des centres.
- Une perte d'attractivité du point de vue du tourisme.

## Les principaux effets des mesures de limitation du trafic dans les centres-villes

(source: MET)

Ville	Meilleure fluidité du trafic dans la ZTL	Aggravation des conditions de fluidité autour de la ZTL	Augmentation de la fréquentation des transports publics	Augmentation de la fréquentation des garages (parkings)
Roma	★★	★★★★★	★	★★★★
Milano	★★	★★★★★	★★★★	★★★★★
Torino	★★★★	★★	★★	★★★★
Genova	★★★★★	★★★★★	★★	★★★★
Bologna	★★★★	★	★★★★★	★★★★★
Firenze	★★	★★★★	★★	★★★★★
Bari	★★★	★★	★★	★★★★
Trieste	★★★★★	★★	★★★★★	★★★★★
Padova	★★★	★★	★★★★	★★★★★
Novara	★★★★★	★	★★	★★★★
Como	★★★★★	★★	★	★★★★★
Mantova	★★★★★	★★★★★	★	★★★★★
Trento	★★★★	★★	★★★★★	★★★★★
Modena	★★★★★	★★	★★★★★	★★★★★
Lucca	★★★	★★	★★	★★★★★
Perugia	★★★★★	★	★★★★★	★★★★★
Terni	★★★★★	★★	★★★★★	★★★★★
Viterbo	★★★★★	★★	★★★★	★★★★★

★: effet nul; ★★: faible; ★★★: modeste; ★★★★: important; ★★★★★: très important

## Les mesures de limitation du trafic

L'adoption de mesures extensives de limitation du trafic, avec la création de zones à trafic limité (ZTL), a été rendue possible à la suite de la nouvelle réglementation introduite par la loi 122/89 (dite Tognoli par le nom du ministre des Aires Urbaines), loi destinée surtout au financement de parkings dans les villes.

L'article 12 de cette loi prévoit les restrictions suivantes du trafic privé:

- Area pedonale urbana (APU, aire piétonne urbaine), zone interdite aux véhicules à moteur (sauf ceux des handicapés).
- Zona a traffico limitato (ZTL, zone à trafic limité): zone dans laquelle l'accès et la circulation sont limités à des heures déterminées et/ou à des catégories de véhicules, qui obtiennent une autorisation spéciale.

## L'état d'application des mesures de limitation de la circulation dans les centres-villes

D'après un sondage de la Fiat, on peut faire un bilan de l'application des mesures de limitation dans 22 villes italiennes. Presque toutes ces villes ont adopté les ZTL, et la surface de ces zones a augmenté de beaucoup en 5 ans (de 500 à

presque 2500 hectares).

### La réglementation des ZTL dans les villes

- Dans 7 villes (de moyenne dimension), les ZTL sont en vigueur 24 heures sur 24.
- Dans 8 villes, les ZTL sont

limitées aux heures diurnes.

- Dans 7 villes, les ZTL sont limitées à certaines plages horaires (à Turin par exemple entre 7h30 et 13h, à Milan et Florence entre 7h et 18h, à Rome entre 7h et 20h).

### Les aspects positifs des mesures type ZTL

- L'amélioration des conditions de vie et de pollution dans les centres.
- L'affirmation du principe que la collectivité peut réglementer l'accès à certains secteurs de l'espace urbain et à certaines catégories d'usagers.
- L'effet de provocation qui montre qu'on peut renoncer à l'usage non discuté de la voiture privée.

### Les aspects négatifs

- Autour des ZTL, les conditions de circulation, de stationnement et de pollution empirent.

- Absence quasi totale d'évaluation des effets au niveau de l'ensemble de la ville. On n'est pas en mesure de répondre à la question centrale, à savoir si les kilomètres parcourus en ville ont diminué.

- On ne pose pas non plus la question de savoir de quelle manière (c'est-à-dire à quelle vitesse) ces kilomètres sont parcourus. Florence forme l'exception: en suivant l'expérience allemande, la vitesse y est limitée à 30 km/h en ville.

- Manque d'une stratégie de communication, entre autres pour créer une autre «culture de la rue».

- Absence ou insuffisance de services de transports publics substitutifs ou intégratifs.

- Manque d'une stratégie étendue à toute la ville (comme cela se fait en Allemagne ou en Suisse, avec la «modération extensive de la circulation»).

- La relative «facilité» à prendre des mesures du type ZTL, sans réflexion sur les problèmes de qualité des espaces. Donc, des mesures «pauvres» du point de vue technique et de l'aménagement.

**Bruno Gandino**

**Bruno Gandino**, architecte à Turin et s'occupant beaucoup de modération du trafic, a écrit ce texte, en style télégramme, en tant que support à son intervention dans le cadre d'un cours de formation continue organisé par l'École nationale des ponts et chaussées à Paris en avril 1991. Il nous a paru intéressant de le reproduire tel quel.

## Modération de la circulation en Europe

# Tour d'horizon

En mars dernier, Inter-Environnement Bruxelles<sup>1</sup>, sur mandat du ministre des transports de la Région de Bruxelles-Capitale, a organisé un important colloque sur la modération de la circulation intitulé «A trafic modéré, Bruxelles peut bouger?». Trois cents décideurs de la région bruxelloise ont entendu des orateurs de Belgique, de France, d'Allemagne, des Pays-Bas et de Suisse. Ce colloque est l'occasion de faire le point sur les tendances en matière de modération de la circulation en Europe.

**L**e débat<sup>2</sup> en cours à Bruxelles ne manque pas d'intérêt pour l'observateur extérieur. En effet, la capitale de l'Europe, faute d'avoir suffisamment contrôlé son développement, notamment routier, risque de devenir rapidement invivable. On utilise d'ailleurs le terme de «bruxellisation» pour qualifier ce gâchis<sup>3</sup>. Aujourd'hui, heureusement, les autorités de la région semblent vouloir reprendre les choses en main: la priorité est redonnée aux transports publics, on parle de «piétonner» le centre-historique, des projets de modération de la circulation voient le jour.

### France: enjeux et perspectives

Jean-Michel Gambard, chef du département Voirie - Espace urbains au Centre d'étude des transports ur-

bains (CETUR, France) a bien montré les enjeux et perspectives de la modération de la circulation dans les villes. Il en résume ainsi les stratégies d'action. *Meilleur équilibre entre les divers modes de transport, partage de l'espace, usage plus urbain de la ville et vitesses modérées.*

Alain Bonnafo, professeur à l'Université de Lyon a démontré chiffres à l'appui que, outre les usagers, les automobilistes sont les bénéficiaires du développement des transports publics. Il a également introduit l'idée du péage urbain sur le modèle d'Oslo<sup>4</sup> pour résoudre les problèmes de congestion de la circulation. Il est intéressant de voir que les Français développent depuis quelques années une argumentation et des théories intéressantes dans le domaine de la circulation

### Stratégie pour la planification des déplacements à Berlin

1. Réduction des besoins en déplacements, notamment par la réduction des distances séparant le domicile du lieu de travail et des équipements de loisirs.
2. Transfert des moyens de transport individuels vers les transports en commun, c'est-à-dire recherche d'une répartition 20/80 en faveur des transports publics.
3. Modération de la circulation - meilleure qualité de l'habitat, amélioration de la sécurité.
4. Mesures d'ordre technique - notamment le renforcement des normes applicables aux voitures et véhicules utilitaires.

prenant ainsi le relais des théoriciens allemands et hollandais.

### Allemagne: modération sur les routes principales et villes pilotes

Claudia Reich-Schilcher, ingénieure au service d'urbanisme et de l'environnement de Berlin a présenté les projets de modération de la circulation sur les routes principales dans le fameux quartier berlinois de Moabit.

Stefan Krausse a lui donné les résultats de modération de circulation extensive dans les villes pilotes de Berlin-Moabit, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt et Mayence. Le nombre d'accident a diminué bien sûr,

on le savait déjà. Par contre, un élément nouveau est ressorti de cette journée: les chiffres d'affaires des commerçants des secteurs à circulation modérée sont généralement à la hausse.

**Alain Rouiller**

### Pourcentage des affaires dont l'activité est en hausse ou à la baisse

Zone modèle	diminution	stable	augmentation
Berlin	31.3	40.4	28.3
Borgentreich	0	60.7	39.3
Buxtehude	6	33.7	60.3
Esslingen	20.5	31.1	32.5
Ingolstadt	18.4	38.8	42.7
Mayence	28.6	30.6	34.7

<sup>1</sup> Inter-Environnement Bruxelles est le regroupement des associations de protection de la l'environnement, d'usagers et des associations de quartiers de la capitale belge.

<sup>2</sup> Le même type de débat a eu lieu en Suisse il y a 10 ans.

<sup>3</sup> «La chasse au bouchon est ouverte» publié par le Ministère des travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale, décembre 1990, 40 pages au format A3.

<sup>4</sup> A Oslo, les automobilistes doivent acquitter un péage pour accéder au centre-ville.



# PRIX AST

## MIEUX CONSTRUIRE POUR MOINS DEVOIR SE DÉPLACER

Les structures du domaine bâti se sont lentement, mais massivement transformées durant les dernières décennies. Beaucoup de villages agricoles sont devenus des cités dortoirs. Tandis qu'au centre des villes, les activités d'achat et de loisirs prennent le pas sur l'habitat, le reste de l'agglomération se couvre de routes, de logements et de centres commerciaux. A la montagne, les résidences secondaires se sont mises à pulluler.

On en arrive à une importante dissociation spatiale des activités essentielles comme travailler, loger, consommer et se distraire. Par dessus tout, cet éclatement des agglomérations signifie toujours plus de mobilité, en particulier plus de déplacements motorisés avec toutes ses conséquences négatives (pollution de l'air, bruit, accidents, gaspillage d'énergie et de surfaces).

Et ce n'est pas fini, l'étalement de ces activités essentielles se poursuit à grands pas. Les déplacements domicile-travail se font toujours plus longs, de plus en plus de résidences individuelles «mitent» les campagnes et l'implantation de centres commerciaux à l'extérieur ne fait qu'accroître la surface des agglomérations. La couverture par les transports publics d'une structure aussi diffuse ne se fait qu'au prix de grandes difficultés.

Evidemment, cette croissance déraisonnable du domaine bâti doit être stoppée si l'on ne veut pas que la mobilité forcée de la population poursuive sa courbe ascendante. Il est donc nécessaire d'impulser une nouvelle orientation au développement du domaine bâti si l'on veut qu'au moins le volume total du trafic soit stabilisé. Les interdépendances régionales et interrégionales des activités essentielles doivent être repensées et en partie réorganisées. Cela conduit à fonder la politique d'aménagement du territoire sur de nouvelles bases.

### Objet du concours:

L'AST invite toutes les personnes et groupes intéressés à présenter une contribution pour une nouvelle politique d'aménagement du territoire fondée sur une structure du domaine bâti générant moins de déplacements.

Sont attendus aussi bien des idées, des analyses que des propositions concrètes ou des projets en cours qui montrent comment une structure du domaine bâti économe en déplacements serait possible.

Citons en exemple les thèmes ou projets suivants:

Δ Analyse de l'interaction «développement du domaine bâti et des transports» (par exemple, dissociation logement - emploi et évolution des flux pendulaires, qualité du domaine bâti et rendement des transports) ?

Δ Imagination d'une structure du domaine bâti générant moins de déplacements.

Δ Idées et mesures en faveur d'une structure du domaine bâti économisateur de déplacements (par ex. agencement raisonnable de l'habitat et de l'emploi, modèle de péréquation des charges, concept opérationnel de l'aménagement du territoire pour l'ensemble de la Suisse ou pour une région conduisant à une diminution du trafic, etc.)

Δ Présentation de projets réussis qui participent à une minimisation des charges de transport.

### Critères d'appréciation déterminants pour le jury:

- . Caractère d'actualité
- . Faisabilité
- . Caractère novateur du projet
- . Insertion dans le contexte économique et social existant.
- . Qualités de présentation

La préférence sera accordée à des projets traitant des aspects régionaux, cantonaux ou fédéraux d'aménagement et non simplement locaux ou communaux.

### Forme du concours:

12 pages A4 maximum comprenant du texte et/ou des illustrations  
1 page A4 maximum servant de récapitulatif (condition impérative pour participer au concours.)

Indication des noms, âge et adresse des différents collaborateurs ayant participé au projet.

Il est demandé 1 exemplaire original et 7 copies (noir-blanc).

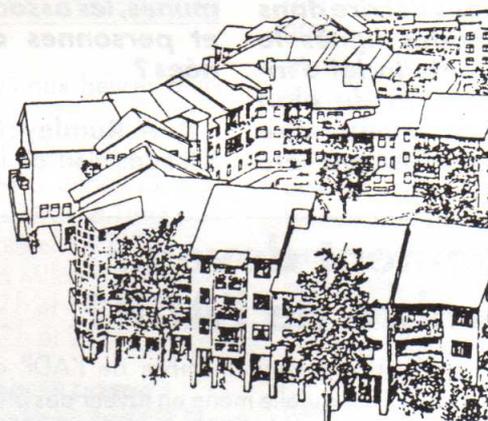
**Délai: 30 septembre 1991**

### Participants:

Individus ou groupes, sections ou groupes régionaux de l'AST, bureaux d'études, instituts universitaires, écoles d'ingénieurs, etc.

### Prix au total Fr. 10'000.-

1<sup>er</sup> prix: Fr. 3'000.-; 2<sup>e</sup> prix: Fr. 2'000.-; 3<sup>e</sup> au 7<sup>e</sup> prix: Fr. 1'000.- chacun. Plusieurs prix de consolation.



Les travaux récompensés feront l'objet d'une présentation accessible au public (publication d'un rapport).

Tous les travaux resteront la propriété de l'AST. Les travaux présentés ne seront pas rendus. Il ne sera pas échangé de correspondance sur le concours que cela soit sous forme écrite ou orale.

Au nom du jury:

Ruedi Meier, membre du comité central de l'AST

### Jury

Katharina Merz, lic. iur.; David Asséo, collaborateur pour la politique des transports à l'AST; Daniel Grob, aménageur NDS/HTL/VRN; Hans Ruedi Henz; président de la Fédération des urbanistes suisses; Ruedi Meier, Dr. oec. publ., aménageur ETH; Ruedi Muggli, Directeur de l'Association suisse pour l'aménagement national; Michel Rey, secrétaire général de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.).

### Adresse pour les envois:

AST  
Prix «aménagement et transports»  
Bahnhofstrasse 8 3360 Herzogenbuchsee

Canton de Neuchâtel

## Mise en œuvre de la LCPR

Le canton de Neuchâtel a une loi d'introduction à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) depuis 1989 et est en voie d'adopter le plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. **M. Pierre-Alain Rumley**, responsable du service cantonal de l'aménagement du territoire fait le point de la situation en la matière en répondant aux questions de l'Association Droits du piéton (ADP).



**A**DP: **Pouvez-vous nous décrire dans les grandes lignes le contenu de la loi d'introduction et du plan directeur et nous dire comment ils ont été**

**accueillis par les communes, les associations et personnes concernées?**

**P.-A. Rumley:** Notre loi d'introduction de la loi fé-

dérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre date en effet du 25 janvier 1989 alors que son règlement d'exécution est du 19 juin 1989. Ces documents régissent en particulier:

- la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Le premier élabore un plan directeur cantonal et un plan de réseau des chemins de randonnée pédestre. Il lui appartient également de réaliser les nouveaux chemins prévus par le plan directeur cantonal.

Les communes ont essentiellement pour mission d'établir les plans et de réaliser les chemins pour piétons de même que d'entretenir les chemins de randonnée pédestre.

- le principe de collaboration avec les organisations spécialisées
- le principe de la libre circulation sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre
- le principe que les chemins figurant sur les plans

sont reconnus d'utilité publique et que, de ce fait, leur établissement, maintien et remplacement peuvent être assurés au besoin par le biais de l'expropriation

- le montant des subventions cantonales susceptibles d'être accordées
- les procédures

Quant au projet de plan directeur cantonal de janvier 1990 (l'adoption du plan définitif est imminente), il prévoit notamment:

- la protection du réseau existant de chemins de randonnée pédestre
- la suppression de 24,1 km de chemins correspondant à des itinéraires qui ne sont pratiquement plus utilisés
- le balisage de 66,9 km de chemins existants, en remplacement d'itinéraires comportant une part importante de chemins goudronnés
- la création de 31,4 km de voies parallèles en remplacement de chemins ouverts à la circulation automobile

### Comment devenir membre de l'ADP?

Si vous désirez devenir membre de l'ADP afin de soutenir les actions qu'elle mène en faveur des piétons et aussi de l'application de la LCPR, vous pouvez adhérer en écrivant au Secrétariat du GCR.

Cotisation annuelle membre particulier **Fr. 20.-**, membres collectifs **Fr. 100.-**.

En devenant membre, vous serez régulièrement informés sur les activités de l'ADP.

#### Bulletin d'adhésion à l'Association Droits du piéton (ADP)

Raison sociale \_\_\_\_\_

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Date et signature \_\_\_\_\_

A retourner à

**ADP - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel**

## Prochaine Assemblée générale de l'ADP

le 21 septembre 1991 à Neuchâtel  
à l'hôtel DuPeyrou

### Programme

- 11 00 h Exposé public de P.-A. Rumley
- 12 00 h Partie statutaire
- 13 00 h Déjeuner
- 14 00 h Tour de ville avec L. Bonanomi, Architecte, collaboratrice à l'IREC/EPFL
- 15 45 h Fin de la réunion

Une invitation sera adressée aux membres ADP.

- la réalisation de 20,2 km de nouveaux chemins.

Ces différents documents ont généralement été bien accueillis par les intéressés. C'est notamment en raison du grand nombre de remarques et de propositions formulées que la mise au point du plan directeur cantonal a pris plus de temps que prévu.

La collaboration avec l'Association neuchâteloise du tourisme pédestre (ANTP) a de ce point de vue été exemplaire.

**ADP: Les communes du Canton de Neuchâtel sont en train d'établir leur plan d'aménagement du territoire qui comporte - entre autres - un plan de réseau de chemins pour piétons. Quel est le statut de ce plan de réseau, a-t-il déjà valeur de plan directeur communal? Comment les communes procèdent-elles pour établir ce premier plan?**

**P.-A. Rumley:** Les communes doivent élaborer d'une part un plan directeur des chemins pour piétons et d'autre part un plan de réseau qui a valeur de plan d'affectation (donc contraignant pour les privés). Ces documents font partie inté-

grante du dossier «aménagement du territoire».

L'élaboration de ces documents se heurte à un certain nombre de difficultés, les communes ayant quelque peine à prévoir de nouveaux cheminements piétonniers.

**ADP: Le projet de plan directeur neuchâtelois met clairement en parallèle les mesures de modération de la circulation et le plan de réseau de chemins pour piétons. Comment voyez-vous cette interaction et comment les communes font-elles pratiquement pour lier ces deux questions?**

**P.-A. Rumley:** La modération de la circulation apparaît de plus en plus comme une tâche importante des collectivités publiques. Nous souhaitons en effet que cette question soit abordée en liaison étroite avec la problématique des chemins pour piétons. Le plan directeur communal est un bon instrument pour traiter conjointement ces deux questions.

**ADP: A votre avis, la LCPR peut-elle servir de base juridique pour des demandes de modéra-**

**tion de la circulation - soit à des communes vis-à-vis de leur canton, soit à des groupes d'habitants vis-à-vis de leur commune?**

**P.-A. Rumley:** Sans aucun doute mais pour ce

faire, c'est au moment de l'élaboration et de l'adoption des plans que les communes et les groupes d'habitants doivent se montrer actifs.

Propos recueillis par  
**Anne Tissot**

## Les publications de l'ADP

L'ADP publie des ouvrages spécialisés sur des questions de planification de réseaux de chemins ou sur les aspects juridiques de la LCPR.

Ci-dessous, vous trouverez la liste de ces monographies que vous pouvez commander à **ADP Suisse romande - Secrétariat du GCR - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel ☎ 038/24 00 39.**

### Liste des publications parues dans les cahiers de l'ADP

Au début de la notice figure le numéro du cahier et à la fin, entre parenthèses, le prix pour les membres de l'ADP.

4. *Le cas des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre dans la planification des réseaux de chemins du plateau* (1981, 47 p.) **Fr. 18.- (Fr. 15.-).**
6. *Chemins pour piétons dans les zones d'habitation: directives pour l'amélioration des installations piétonnières* (1983, 149 p.) **Fr. 30.- (Fr. 25.-).**
10. *Petite introduction à la LCPR* (1987, 32 p.) **Fr. 10.- (Fr. 8.)**
11. *Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen* (1988, avec résumé en français, 103 p.) **Fr. 22.- (Fr. 18.-).**
12. *H. JUD, «Rechtsverhältnisse an Gehflächen»* (1990, 218 p.) **Fr. 40.- (Fr. 35.-).**
13. *R. NUTT, Das Beschwerderecht der Fachorganisationen nach Art. 14 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)* (1990, 39 p.) **Fr. 15.-.**

### Bulletin de commande

Je désire recevoir le(s) Cahier(s) ADP no(s):

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

A retourner à **ADP Suisse romande - Secrétariat du GCR - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel**

