

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année. 2/98 15e année

Ecomobilité

Photo: Adrian Aeschlimann

Des expériences... en marche

- Vivre sans posséder une voiture?
- Bertoud: ville modèle piétons-vélos
- Nouvelles de l'ADP et de l'UGP
- Pro Senectute: enquête à Gümlingen



Vivre sans posséder de voiture?

Les ménages sans voitures

Une recherche menée actuellement en Suisse¹ montre qu'environ le quart des ménages ne possèdent pas de voiture. Cette part est évidemment plus grande en ville qu'à la campagne ou que dans les agglomérations.

Par exemple, la part des ménages sans voitures hors retraités² est de 49% pour la ville de Bâle, contre 14% pour l'agglomération bâloise³. Parmi ces ménages hors retraités sans voitures, un bon tiers (34%) a choisi de ne pas posséder de voiture, la moitié (48%) est ambivalente, et le cinquième (18%) l'est par nécessité. Pour ceux qui se sont séparés de leur voiture (le tiers de tous les ménages sans voitures), seul un pour-cent l'a fait pour des raisons écologiques! Pour environ la moitié (18%), la voiture est devenue inutile, et pour l'autre moitié (16%), l'abandon a fait suite à un changement de lieu d'habitat ou de

travail. D'autre part, la recherche a montré que le fait de disposer ou non d'une voiture n'a presque pas d'influence sur le nombre d'activités ou de déplacements. Par contre, la différence est nette au niveau des distances parcourues.

Une vie quotidienne sans voiture?

Il s'agirait maintenant de savoir ce qui rend ce style de vie possible, de manière à mieux cerner les mesures susceptibles, à terme, de réduire la circulation automobile, ou plus immédiatement, de vivre agréablement sans utiliser quotidiennement une voiture. La recherche citée plus haut montre

	ensemble	ville	agglo.
Marche à pied et vélos	39%	23%	16%
Transports en commun	35%	11%	24%
Voiture	26%	8%	18%
Total	100%	42%	58%

Sources: SOCIALDATA, Lucerne 1996

Tab. 3. Chiffre d'affaire réalisé pour les achats dans le centre-ville de Lucerne selon la provenance des habitants(es) (ville 60 000 hab, agglomération 175 000 hab.)

que les personnes ayant renoncé de manière délibérée à posséder une voiture ne sont pas réduites à un groupe insignifiant dans les villes. Cette politique peut s'appuyer sur un substrat important, existant, et négligé. A preuve, l'importance de l'écobilité pour les achats dans les centre-villes (voir tab. 3).

A contrario, pour favoriser l'usage de la voiture, il suffit de créer des structures d'utilisation propres à la motorisation individuelle, et de s'appuyer sur le bon sens pour en prouver sa nécessité. Les centres d'achats construits en zone industrielle en sont la parfaite illustration (près de 90% de part modale tombe presque «obligatoirement» pour la voiture). Il faut, dès maintenant, favoriser toutes les composantes de l'écobilité (offre en transports, structure des utilisations et aménagements urbains adéquats) pour celles et ceux qui n'utilisent pas ou que très peu une voiture (jusqu'à des quartiers sans voiture

par exemple). Au cours de l'évolution de l'offre écomobile, les conséquences sur l'offre de «monde des véhicules individuels» se feront sentir, contribuant à terme à un report modal. La nouvelle offre en écomobilité attractive devance toujours les mesures dissuasives d'utilisation de la voiture. La personne est en présence d'un véritable choix multimodal.

Cette démarche se distingue de celle qui part obligatoirement de la possession d'une voiture comme cas de

¹ Mobilité des ménages sans voitures, mandat de recherche PNR 41 et Energie 2000, travail en cours. Responsable de la recherche: Melton planification en transports et bureau d'ingénieurs SA (Hannes Müller). Conception et exploitation du questionnaire: IPSO Recherche sociale, Matthias Peters, Jörg Arnold. exploitation microrecensement 94: Landar, Farago, Davatz & Partner, Felix Davatz, Mesures, Melton, Bernhard Kirsch

² Ménages avec au moins une personne en-dessous de 65 ans

³ Population de la ville de Bâle, env. 170 000 hab. Population de l'agglomération bâloise: env. 400 000 hab.

	sans auto	avec auto
Grande villes	39.4%	60.6%
Petites/moyennes villes	19.8%	80.2%
Campagne	17.0%	83.0%
Total suisse	24.7%	75.3%

Sources: tous les ménages, microrecensement CH 1994

Tab. 1. Structure de base des ménages sans voiture

	sans auto	avec auto
Ville de Zurich	39%	61%
Agglomération de Zurich	14%	86%
Ville de Berne	41%	59%
Agglomération de Berne	17%	83%
Ville de Bâle	49%	51%
Agglomération de Bâle	14%	86%
Ville de Berne	27%	73%
Total suisse	17%	83%

Sources: tous les ménages, microrecensement CH 1994

Tab. 2. Voiture à disposition des ménages hors retraités dans quelques villes et agglomérations

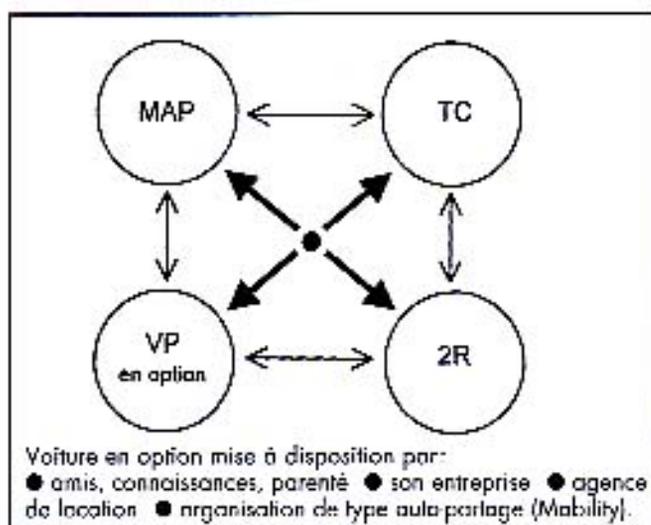
référence [situation unimodale]. Dans ce cas, pour réduire la circulation des voitures, on augmente la résistance d'usage du mode par :

- la vérité des coûts;
- l'influence sur le trajet (réduction des vitesses, modulation, guidage, gestion par feux);
- l'influence sur le but du trajet (restrictions sur l'usage des places de stationnement, fermeture des centres villes, etc.) tout en offrant des alternatives (en général TC et vélos). La personne se trouve alors confrontée à une chaîne intermodale. Les TC et les vélos sont réduits ou dégradés à des modes «alternatifs»!

Un choix subjectif et hédoniste

Les consommatrices et consommateurs agissent de façon subjective et sont guidés dans leurs choix par leur instinct et leurs désirs immédiats. Le comportement est hédoniste. Des restrictions à la liberté d'action et des contraintes à long terme sont ressenties de manière négative. Cette manière de vivre s'applique aussi au domaine de la mobilité, particulièrement celle touchant les loisirs.

Cette mobilité prend actuellement de plus en plus d'importance (CH 1994: 50% des km parcourus le sont pour les loisirs, 25% pour les pendulaires et 25% pour les achats + affaires). La décision d'utiliser un mode de transport déterminé tombe surtout par rapport au «premier pas», et non par rapport à l'ensemble des étapes du déplacement. Les aménagements urbains, du quartier d'habitation aux places urbaines, doivent fournir un cadre propice pour le «premier pas», afin qu'il soit parcouru avec plaisir. Force est de constater que la plupart des aménagements de quartier nouveaux ne remplissent pas ces conditions, le standard étant souvent de sortir de chez soi déjà enfermé dans sa voiture. D'autre part, la structure de base des nouveaux développements ne s'orientent guère sur un corridor principal TC, à forte densité d'utilisations mixtes. L'organisation générale du quartier est conçue plutôt à partir de routes collectrices que chacun veut alors fuir (bruit, dangers, gênes) et sur lesquelles ont fait finalement passer le bus et où on implante les arrêts. L'axe TC n'est



Tab. 5. **Choix multimodal sans posséder de voiture - Niveau de la stratégie**

pas un principe générateur pour le développement de nouveaux quartiers.

C'est le premier pas qui compte

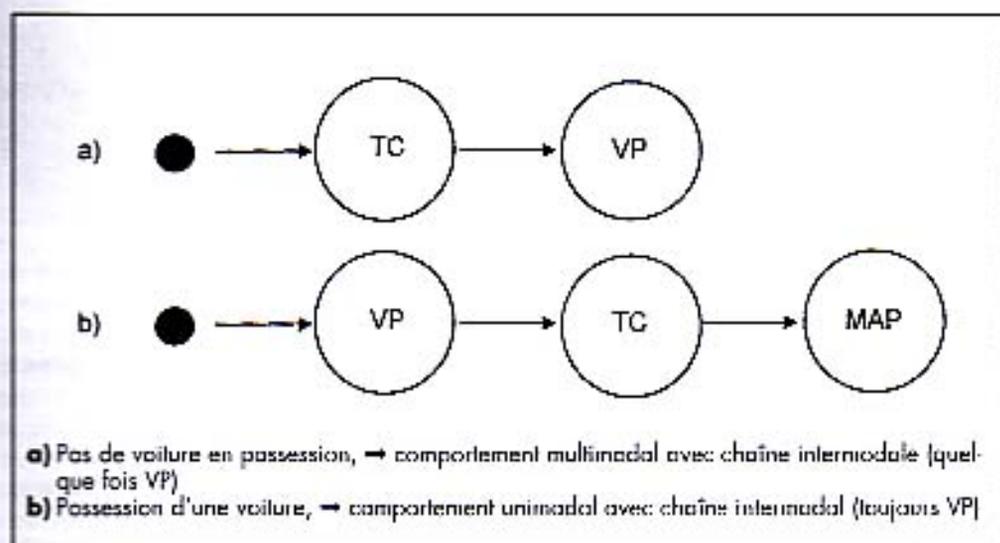
La qualité des aménagements urbains favorise l'usage de l'espace public par l'effet multiplicateur des activités. En effet, aux activités nécessaires (acheter, circuler) s'ajoutent les activités en option (prendre l'air) et les activités sociales (voir et être vu). L'écomobiliste, qui doit toujours «sortir» et utiliser l'espace public anime la vie urbaine, et associe de nombreuses activités à ses trajets quotidiens.

Lorsque la qualité du «premier pas» est assurée et que l'offre multimodale existe bel et bien, la consommatrice et le consommateur se trouvent face à un véritable choix modal correspondant au mieux à ses besoins.

L'écomobiliste choisira pour ses déplacements quotidiens un ou des modes possibles, la voiture étant utilisée que pour des situations exceptionnelles. Pour ces besoins exceptionnels, il aura à disposition un véhicule le mieux adapté à son besoin spécifique (taxi, location de véhicule utilitaire, autopartage etc.). L'urbanisme actuel ne va pas dans ce sens: à moins d'habiter dans un centre ancien, l'écomobiliste se voit obligé par les règlements de construire et d'entretenir des places de stationnement dont il n'a pas besoin.

L'écomobilité sous-entend une stratégie portant sur un choix modal sans VP pour le quotidien, pouvant se concrétiser par l'utilisation d'un mode seulement (à pied, à vélo, en TC) ou d'une chaîne intermodale (vélo + TC + à pied). L'usage de la VP est réservée pour les besoins exceptionnels.

Michel Schuppisser



Tab. 4. **Chaîne intermodale avec voiture à disposition - Niveau de la mesure**

Berthoud (Burgdorf)

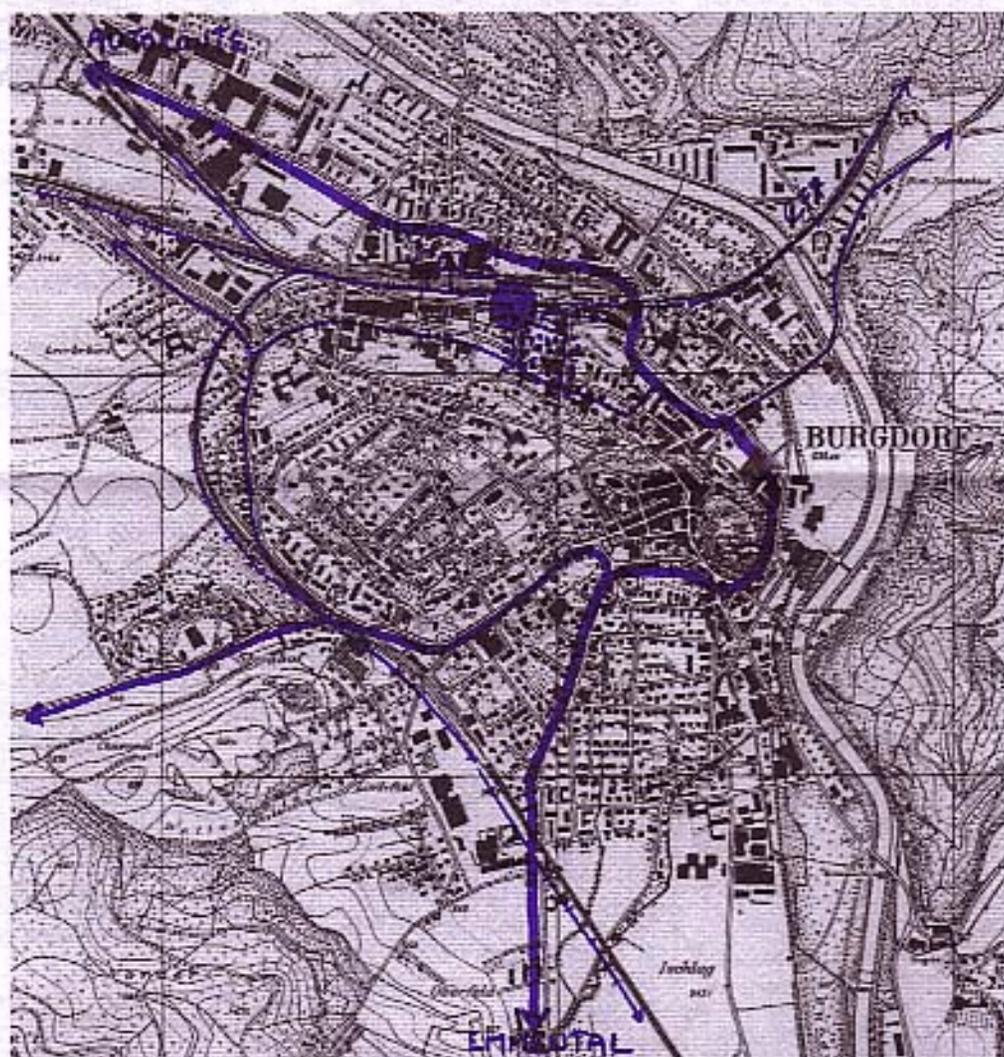
ville modèle piétons-vélos

Choisie dans le cadre du programme Energie 2000 pour élaborer un programme pilote de mesures favorables aux déplacements à pied et à vélo, la ville de Burgdorf/Berthoud (15 000 habitants), dans le canton de Berne, est un cas à suivre: pour les mesures expérimentées, systématiquement documentées et évaluées, pour la procédure originale suivie, et pour l'effort de communication et de sensibilisation de la population. Une action qui s'inscrit aussi, et c'est important, dans les objectifs du Plan directeur de la commune.

Qu'est-ce qui distingue à première vue une ville modèle piétons-vélos? Ce qui se voit ou que l'on peut constater: le grand parc à vélos aménagé à côté de la gare (toujours plein), un nombre important de cyclistes (selon les heures et les jours de la semaine, entre 10% et 25% des déplacements dans la zone commerciale-piétons non compris - se font à vélo), l'évident climat de cohabitation pacifique entre usagers dans la «Flanierzone».

Ce qui se voit moins et qu'il faut connaître: la «station vélos», aménagée dans un ancien hangar des CFF, à côté de la gare, qui offre depuis avril 97 un service de parcage surveillé et de petite réparation de vélos. Ou le service gratuit de livraison à domicile, inauguré en octobre 97, un «bonus» en faveur des clients qui viennent faire leurs courses à pied; les livraisons sont assurées au moyen d'une petite remorque attelée à un vélo... électrique (prototype fabriqué à Burgdorf).

Enfin ce qui ne se voit pas et ne se mesure qu'à long terme: un important travail de sensibilisation, une procédure de participation qui a associé largement la population, les partenaires économiques et les commerçants, des objectifs d'en-



Un ensemble de mesures dans le centre: parking vélos et «station vélos» à côté de la gare, et «Flanierzone» (en pointillé) dans le secteur de concentration des principaux commerces. Le trafic le plus important ne passe pas dans le centre, mais il est loin d'être négligeable dans les rues intégrées à la Flanierzone (3000 à 5000 v/j).

semble, des projets et des thèmes de réflexion agendés pour les trois années à venir.

La «Flanierzone» une petite révolution

Mise en place à fin 96, cette mesure répondait à la

préoccupation d'améliorer la sécurité des piétons et de favoriser la vie sociale et la convivialité dans le centre

où se concentrent les principaux commerces, mais sans y interdire l'accès aux voitures.

Dans tout le secteur - un trapèze formé de trois rues, pour une longueur totale de 600 mètres environ -, les voitures doivent rouler à 20 km/h et accorder la priorité aux piétons. Les passages piétons à l'intérieur de la zone ont été supprimés: les piétons peuvent traverser partout. Le principe fonctionne: à la place de la Gare, par exemple, un piéton sur trois traverse la place hors refuges, contre un sur dix auparavant.

Avec un réaménagement minimal et des mesures légères, la mixité de l'espace est vécue dans la pratique. Les vitesses ont considérablement diminué - condition déterminante pour la sécurité des piétons - et une nouvelle «culture de la circulation» semble progressivement s'imposer dans le secteur. Comme on le dit à Burgdorf: «La flânerie, un plaisir même pour les automobilistes»?

Des mesures qui s'inscrivent dans des objectifs d'ensemble

Burgdorf a été désignée comme ville modèle piétons-vélos à la fin de l'année 1995, en pleine procédure de révision du Plan directeur. Les objectifs du plan et la démarche suivie ont probablement pesé dans la balance au moment du choix d'Énergie 2000.

En matière de déplacements, le plan prévoit une amélioration systématique des liaisons piétonnes et cyclistes, des mesures de modération du trafic le long des grands axes (la ville a renoncé à un contournement au profit de mesures sur les routes existantes), et un report modal échelonné dans le temps: objectif d'ici l'an 2000, +1/3 de déplacements à pied et +1/5 de

déplacements à vélo. Directement en lien avec la politique d'aménagement du territoire du canton, le plan prévoit aussi une densification dans les quartiers, et un développement de la ville articulé autour d'une desserte améliorée des transports publics.

Là aussi, partie intégrante de la révision, une procédure d'information et de participation large a permis une meilleure compréhension, et une appropriation progressive des objectifs adoptés, qui contribue aujourd'hui, selon l'architecte de la ville, au taux d'acceptation plutôt élevé des mesures mises en place et à leur efficacité.

Flanierzone quel avenir?

Le délai d'essai d'une année (échéance initiale à fin 97) a pu être prolongé jusqu'à la fin de cette année. Que se passera-t-il après? A Burgdorf, c'est clair: l'expérience est concluante, on aimerait que le provisoire devienne définitif. La ville bénéficie du soutien du canton, mais la Flanierzone n'a actuellement pas d'existence légale: l'OSR doit être modifiée. Pour l'essai, on a procédé à un bricolage qui ne tient que par le caractère exceptionnel de l'étude pilote en ayant recours au panneau «Rue résidentielle» (défini par les instructions), assorti de l'inscription «Flanierzone».

Les négociations sont en cours, mais à l'Office fédéral de la Police on renâcle. Dans un contexte où toute mesure contraignant un tant soit peu l'automobiliste apparaît comme politiquement sensible et économiquement risquée, favoriser ouvertement les piétons ailleurs que dans des quartiers d'habitation représente manifestement un enjeu de taille.

Cependant la demande est là: l'expérience de Burgdorf a suscité une vague d'intérêt



Priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h, une nouvelle culture de la circulation. Les passages piétons ont été supprimés et les piétons peuvent traverser partout. Pas de réaménagement particulier, mais le logo caractéristique reproduit au sol et les panneaux en bordure de chaussée rappellent les règles en vigueur dans la zone.

et une vingtaine de communes se montrent intéressées. Comme presque toujours, c'est vraisemblablement la pression des habitants et des autorités sensibilisées qui permettra de faire évoluer progressivement les pratiques et les loi.

Et le report modal?

C'est probablement l'objectif le plus difficile à atteindre, d'autant plus que la direction du programme affiche clairement une volonté d'inciter, sans contraindre. Un choix de «positiver» les mesures qui a l'avantage de ne pas braquer les automobilistes, et dont il ne faut envisager les effets qu'à long terme. La ville pourra-t-elle éviter longtemps une politique restrictive du stationnement, dont il est prouvé que c'est une condition déterminante d'un report modal? Les chiffres de trafic à Burgdorf montrent que la majorité des achats se font en voiture (en fin de semaine), que près de la moitié des déplacements internes à la ville font moins d'un kilomètre et demi, que 90% du trafic est un trafic «maison» (40% de

déplacements internes, et 50% de trafic origine-destination). Si l'on met en regard de ces chiffres une ville dont la topographie se prête bien au vélo sur la plus grande partie de son territoire, un centre régional situé au carrefour de plusieurs lignes de train et desservi par le RER bernois, les conditions de base pratiquement idéales existent pour une politique de report modal.

Les objectifs sont fixés pour les deux ans à venir. Ici aussi l'évaluation permettra de faire le bilan. On vous le disait: un cas à suivre...

Dominique van der Mühl

¹A la Lysbacherstrasse par exemple, la différence de vitesse avant et après l'aménagement saute aux yeux: avant 15% des conducteurs dépassaient le 50 km/h; après: 15% des conducteurs seulement dépassent le 30 km/h. Le samedi, jour traditionnel des courses, les déplacements en voiture sont plus nombreux, et les automobilistes manifestement plus pressés.

Münsingen «Veloville»



Centre régional d'un peu plus de 10 000 habitants situé entre Bâle et Thun, dans la vallée de l'Aar, Münsingen fait également partie des communes participant au programme Energie 2000. Le projet s'inscrit dans un concept d'ensemble intégrant modération de la circulation et déplacements piétons-vélos.

La conception et la planification des mesures ont été confiées à un groupe de travail associant les divers partenaires concernés: commune, canton, commerçants, habitants, avec un appui technique assuré par le bureau Metron.

Au cours d'un processus de concertation qui a duré près d'une année, le groupe a envisagé diverses mesures possibles, en prenant en compte des critères tels que:

- caractère positif de la mesure (inciter et non contraindre);

- potentiel d'économie d'énergie;

- action s'adressant à un public le plus large possible.

Plusieurs actions ont été réalisées, à des niveaux divers: amélioration de l'infrastructure, marquage favorable aux vélos, information et sensibilisation, valorisation du vélo en général, «marketing urbain» [promouvoir une image de la ville, à l'extérieur et auprès de ses habitants].

La mesure la plus visible – bleu pétant! – résulte d'une

action systématique auprès des commerçants pour qu'ils participent à la mise en place de supports pour vélos, d'un design caractéristique et unifié, dans toute la ville. L'ensemble des actions a valu à la commune le logo de «Veloville», qui figure désormais sur les panneaux d'entrée en localité.

L'INFRAS, chargé de l'évaluation de la procédure et des mesures, relève au bilan de diverses actions de communes quelques points qu'il nous paraît utile de reprendre ici:

- La conscience d'un problème en matière de circulation dans l'opinion publique et surtout le soutien politique d'autorités communales décidées à s'investir dans le projet sont indispensables comme conditions préalables à une action dans le domaine.

- L'intégration et la participation des partenaires économiques (ici les commerçants) et leur soutien du projet sont essentiels à la réalisation.

- L'information et la sensibilisation s'inscrivent dans la durée: la mise en place du projet doit prévoir des actions multiples échelonnées dans le temps, une



sensibilisation à plusieurs niveaux, s'adressant à un public divers.

- Le résultat doit être – au moins en partie – concret et visible, et comporter un bénéfice mesurable pour l'usager.

- Le choix d'un mode de transport s'effectue en fonction d'un ensemble de critères, parmi lesquels l'offre est déterminante. Des actions isolées, qui n'agissent que sur l'un des facteurs de choix, n'ont qu'un effet restreint et limité; pour obtenir de réels changements, il est indispensable d'agir sur plusieurs plans à la fois. A Münsingen, le succès de l'opération tient largement à l'élaboration d'un programme d'actions, comportant des mesures très diverses.

Dominique von der Mühl

A propos du programme «L'énergie dans la cité»

Dans le cadre du projet Energie 2000, le Conseil fédéral a fixé des objectifs ambitieux au niveau de la réduction de la consommation d'énergie; des actions sont prévues aux niveaux cantonaux et communaux. Le secteur carburant s'occupe plus particulièrement des économies en matière de transports. Quatre thèmes sont abordés: promotion des déplacements à pied, à vélo, modération de la circulation et gestion du stationnement.

Des conseillers en mobilité ont été désignés par la direction du projet; ils sont à disposition des communes pour élaborer des programmes d'action, en vue de mesures qui doivent être concrétisées par la suite. Priorité est donnée à la démarche, qui doit permettre l'intégration de divers partenaires concernés et la sensibilisation aux économies d'énergie en matière de transports, plutôt qu'au résultat en tant que tel. Energie 2000 soutient financièrement ces programmes d'action à concurrence de deux fois 10 000 francs au total, pour autant que les communes s'engagent pour un montant équivalent.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre des objectifs du GCR, c'est pourquoi nous la présentons ici. Pour obtenir des renseignements complémentaires et du matériel, s'adresser à Mme Brigitte Dufour-Falot, coordinatrice pour la Suisse romande, Bio-Eco Conseil, 1304 Cassanay-Ville, tél. 021/861 00 97.

**Pierre-François Schmid
Dominique von der Mühl
Conseillers GCR (VS/YD) et
conseillers en mobilité Energie 2000**

Nouvelles de l'Association droits du piéton et de l'Union genevoise des piétons

Suite à l'introduction du signal «chemin pour piétons» avec plaque complémentaire «vélos autorisés» (art. 65 OSR), l'ADP a réagi et écrit au Conseil fédéral. Lors de la consultation de la révision partielle l'Ordonnance sur la signalisation routière, l'ADP s'était montrée confiante puisque cette signalisation devait être accompagnée d'instructions strictes. Or, le Conseil fédéral a renoncé à édicter des instructions et propose aux cantons de s'en remettre à la brochure du Bpa «Circulation des cycles sur le trottoir». Aux yeux de l'ADP cette démarche est totalement insuffisante.

En 1997, on dénombrait en Suisse 3581 cyclistes blessés dont 1176 enfant. Améliorer la sécurité des enfants en particulier par l'utilisation des trottoirs en dehors des localités au bord de routes très passantes, tel était le point de départ de la révision de l'OSR. C'est indiscutable que la sécurité des enfants doit être améliorée. Pour les enfants cyclistes l'utilisation des trottoirs à l'extérieur des localités est une bonne solution.

Mise en danger des piétons

Mais l'introduction de ce nouveau signal va accroître les conflits entre piétons et cyclistes à l'intérieur des localités et mettre en danger les piétons.

Les trottoirs n'appartiennent pas aux cyclistes

C'est pourquoi l'ADP pense que la Confédération doit proposer des instructions qui rappellent qu'à l'intérieur des localités, les trottoirs n'appartiennent pas aux cyclistes. De plus la brochure du Bpa donne l'impression que la solution pour les problèmes de sécurité des cyclistes passent pas l'utilisation des trottoirs et qu'ils ne concernent pas l'espace routier. La brochure du Bpa considère le trottoir comme un espace potentiel pour les vélos. Cette solution est inacceptable.

La véritable issue à ce dilemme réside sur l'espace routier. Les voies de circulation en agglomérations

Genève marche ... sans se presser

Le plan piétons lancé il y a trois ans par le service de l'urbanisme de la Ville de Genève a poursuivi sa route:

- trois plans de promenades ont été édités. Ils invitent à la découverte – à pied – des parcs, monuments, bâtiments historiques et points d'intérêts divers et fournissent beaucoup d'informations pratiques et descriptifs.

- un plan directeur des réseaux piétons qui couvre la ville et les liaisons avec les différents plans communaux existant a été également réalisé.

En ce qui concerne les réseaux de quartier, une analyse fine du contra-ville sera terminée avant l'été avec pour objectif d'établir une fiche pour chaque lieu où des équipements piétons doivent être créés ou améliorés. L'UGP est associée à ce travail et elle se réjouit de l'excellent esprit de collaboration qui anime le Service de l'urbanisme. Cité déception: pour les premiers trois quartiers étudiés au début du programme, quelques 40 fiches ont été préparées mais moins de dix réalisées.

Contacts

Tout commentaire, suggestion ou requête peut être adressé à Union genevoise des piétons, case postale 45, 1213 Onex, tél. 022/793 64 70.



A noter dans vos agenda

Au mois de novembre à Lausanne

Journée d'étude consacrée au Programme national de recherche 41 (transport et environnement) et organisée par l'IREC, le FNSRS (Fonds national suisse de la recherche scientifique) et le GCR

Cette journée fera office de notre traditionnelle journée Rue de l'Avenir.

Thème:

Les déplacements à pied et à vélo: potentialités, mesures, stratégies

Programme et présentation dans le prochain numéro de Rue de l'Avenir.

devraient suffisamment être sûres pour que les cyclistes puissent s'y déplacer sans danger. Pour cela, il faut des aménagements adéquats et des vitesses réduites.

L'ADP demande aux autorités locales de trouver des

solutions pour les cyclistes sur la chaussée elle-même et d'autoriser l'utilisation des trottoirs qu'en cas d'extrême nécessité.

Piétons et cyclistes ont intérêt à ce que l'ensemble de l'espace rue devienne plus sûr. ■

Gümligen



Equipements collectifs et besoins des handicapés et des personnes âgées

Rue de l'Avenir



La commune de Gümligen a publié récemment les résultats d'un inventaire qu'elle a confié à sa commission de santé (sous-commission de la vieillesse) dans le but d'évaluer l'agrément et la compatibilité des équipements collectifs avec les besoins des handicapés et de la population âgées. Le rapport établi en dialogue avec les associations de quartier présente d'innombrables propositions d'améliorations qui devraient entraîner un investissement global de l'ordre de 2,750 millions en cinq ans, si les pouvoirs publics et les partenaires intéressés y consentent.

Dans la préface du rapport, Mme V. Szentkúti, (Pro Senectute Berne Campagne), se réjouit de la volonté de la Commune d'améliorer sans cesse la qualité de vie de ses habitants. Etabli en moins de deux ans, l'inventaire fouillé passe en revue les domaines suivants: transports publics, trafic privé, trottoirs, passages protégés, éclairage. Dans dix quartiers, il compare les conditions actuelles avec une situation satisfaisante, définit les améliorations à apporter et fixe des priorités.

Transports

Le rapport passe en revue l'aménagement et les accès de tous les arrêts de transports publics ainsi que leur connexion. Les propositions portent sur l'aménagement de rampes et /ou d'ascenseurs, leur éventuelle couverture, l'amélioration des fréquences et la modification du tracé de certaines lignes d'autobus.

Trafic privé

Le rapport s'en prend aux vitesses excessives pratiquées dans divers quartiers résidentiels et préconise l'extension des zones 30, il déplore l'absence de pistes cyclables à certains endroits stratégiques, propose le réaménagement de quelques carrefours ou débouchés de rue. Des contrôles contribueraient au meilleur respect de la signalisation.

Trottoirs

Ils sont souvent étroits ou difficilement accessibles aux fauteuils roulants; des dénivelés manquent encore au droit des passages piétons; un marquage approprié remédierait à l'absence de trottoirs faute d'espace nécessaire; en ce qui concerne le surfacage, des conflits surgissent entre la loi qui ne veut pas entendre parler d'un revêtement en bitume et les usagers en fauteuil roulant auxquels il faciliterait la tâche.

Passages protégés

Les dénivelés manquent presque partout. Aux endroits stratégiques, il serait bon d'améliorer leur signalisation; quelques modifications ou aménagements s'imposent parfois pour en améliorer la visibilité.

Eclairage public

Sur ce point le constat est sévère: il présente des insuffisances un peu partout, de sorte qu'un contrôle général s'impose à l'issue duquel les améliorations interviendront progressivement.

En ce qui concerne l'accès aux services sociaux fréquentés par des personnes de tout âge et utilisant divers moyens de transport, le rapport sollicite une expertise. Un professionnel du trafic devrait proposer des solutions en accord avec les habitants et les intéressés.

Bref, une démarche exemplaire que Pro Senectute Suisse espère susciter ailleurs.

J. Dentan

GCR

Groupements représentés:

- **ADP**
Association droits du piéton
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'PCPL
- **Pro Juventute**
- **Pro Senectute**
- Association des familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de l'Association droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 032/724 32 82

Fax 032/724 28 80

CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Serge BLUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Ponthuz

☎ 032/466 61 41

Fax 032/466 48 07

Vice-président

Alain ROULLIER

ATE - 18, rue Monthillart

1201 Genève

☎ et fax 022/777 10 02

E-Mail: alain.roullier@span.ch

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue»

de l'PHF

Contact: Lydia BONANOMI

Dominique von der MUHLL

Casa postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 32 98/693 42 07

Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève

Alain ROULLIER

(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIMF

20, Passage du Cardinal

1700 Fribourg

☎ 026/474 76 65

Fax 026/424 71 96

Jura

Serge BLUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Ponthuz

☎ 032/466 61 41

Fax 032/466 48 02

Neuchâtel

Yolande NORRH

2, ch. de Fresens

7076 St-Aubin-Sauges

☎ 032/835 10 19

Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/322 94 64

Fax 027/322 91 49

Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation et appui technique

Rue de l'Avenir Abonnement 1998

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au Secrétariat du GCR - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel

