

Rue de l'Avenir

Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 17<sup>e</sup> année, 2/2000

# 3<sup>e</sup> semaine européenne de la sécurité routière



## VISION ZERO

### CIRCULATION SANS DANGER

*Ce numéro est consacré à Vision Zéro, concept de sécurité routière adopté par le parlement suédois. A l'occasion de la troisième semaine européenne de la sécurité routière, un symposium était organisé par Mobilité piétonne sur ce sujet. Nous présentons le projet de Charte Vision Zéro et diverses réflexions sur le sujet. D'autre part l'UGP expose les grandes lignes du Plan piétons genevois qui est une première en Suisse romande.*

*Sous forme d'encart, vous trouverez les Actes de la journée Rue de l'Avenir 1999, offerts par Pro Senectute, et l'annonce «A pied, c'est sûr», quatrième concours national en faveur des piétons.*

# Vision Zéro

## Circulation sans danger

*Le symposium Vision Zéro organisé par Mobilité piétonne, les 4 et 5 mai, dans le cadre de la troisième semaine européenne de la sécurité routière sur le thème des usagers les plus vulnérables de la route a réuni une centaine de personnes.*

*Ce n'est pas par hasard que l'association des piétons se soucie de présenter Vision Zéro à un large public.*

**E**n qualité de représentante du groupe des usagers de la route les plus menacés, Mobilité piétonne est très concernée par les mesures qui peuvent améliorer leur sécurité. Nous vous présentons les idées débattues pendant ces deux journées, en mettant l'accent sur les usagers les plus vulnérables.

### De la formule éthique à son application

Comme l'a souligné R. D. Huguenin, vice directeur du bpa, il faut désormais passer de la formule éthique prononcée du bout des lèvres (zéro mort sur la route) à son application pratique. Mais sommes-nous prêts à prendre les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif éthiquement irremplaçable ?



Photo: Martin Leuzinger, Berthoud

*Mon trajet scolaire est dangereux, car les voitures roulent trop vite.*

### Les difficultés

Hans Ulrich Buschi, du Conseil suisse de la sécurité routière a bien résumé les difficultés :

1. La mobilité est un « droit fondamental naturel »; elle est perçue comme étant le sens de la vie.
2. Pour une part importante de l'humanité, le véhicule motorisé représente le symbole de la mobilité individuelle. Toute restriction de l'emploi du véhicule est ressentie comme entrave à la mobilité individuelle.
3. La conscience du risque en rapport avec la circulation routière est pratiquement inexistante.
4. Les prescriptions légales ne sont pas très efficaces pour influencer les opinions et les comportements.

### La mort sur les routes : un tabou

Daniel Sauter – sociologue à Mobilité piétonne – a de son côté rappelé quelques chiffres que l'on aime oublier. Dans le monde, plus de 22000 hommes sont tués sur la route chaque semaine. Porté au niveau du trafic aérien, cela signifierait environ 10 crashes par jour de Jumbo Jet.

A la différence d'un crash d'avion, personne ne fait attention à cette catastrophe quotidienne. La formule « les accidents de la circulation sont le prix à payer pour notre mobilité » résulte d'un processus de refoulement a expliqué Regina Bernet, juriste à Mobilité piétonne. Tout accident de

### Accidents de la route dans la CEE en 1997

	Tués	Blessés	Total
Piétons	19670	436422	476092
Cycles	6872	236027	242899
Cyclomoteurs	3151	163854	167005
Motocycles	10972	227946	238918
Voitures particulières	75615	3751024	3826639
Autres	20397	1303571	1331968
<b>Total</b>	<b>164677</b>	<b>6110844</b>	<b>6283521</b>

En 1997, on estime que 164677 personnes ont été tuées sur la route dans la région de la CEE et 6111844 gravement blessées. Parmi ces victimes on comptait un pourcentage élevé d'usagers de la route vulnérables, comme le montrent les tableaux et diagrammes ci-après.

la circulation nous confronte à l'existence de faiblesses et de limites incontournables et engendre des craintes pour sa propre vie.

La frustration due à nos faiblesses humaines et aux craintes pour sa propre vie est un sentiment très désagréable. Elle est la cause du refoulement de la perception des risques et des accidents.

La discussion sur les causes des accidents devient un sujet tabou et il ne subsiste que la formule vide que les accidents sont le prix à payer pour la mobilité, formule que nous n'employons pas pour le train ou l'aviation.

Vision Zéro doit permettre de nous libérer de ce cercle vicieux, car pour atteindre cet objectif il faut étudier les causes des accidents.

#### Vitesses inadaptées, ivresse et inattention

Ces causes, chacun les connaît depuis longtemps, mais la question qui se pose et que le symposium a bien mis en évidence est la suivante: faut-il adapter l'homme au système de la circulation routière ou adapter le système à l'individu?

Les exposés des différents représentants d'associations ont bien montré qu'il y avait là deux «visions»: celle du TCS par exemple, qui pense qu'il faut «éduquer» l'individu, y compris l'enfant à se comporter dans la circulation, informer puis agir sur l'espace routier. L'autre mis en évidence par la représentante de l'ATE pense qu'il faut adapter la circulation à l'individu, et introduire notamment le 30 km/h dans les localités.

#### Biomécanique et prévention

Félix Walz, dr. en médecine, a rappelé quelques évidences physiques trop souvent occultées: sait-on ou réalise-t-on qu'une vitesse de 60 km/h correspond à une distance de 16,7 mètres parcourue en une seconde? Ou qu'un choc à une vitesse de 50 km/h équi-

vaut à une chute de 10 mètres de haut; une collision à 30 km/h est comparable aux suites d'une chute de 3,5 mètres. Sur la base d'études réalisées dans différents pays, une règle générale est en principe valable: 10 km/h en plus de vitesse entraîne une augmentation de 10% du nombre de victimes.

Vu l'influence non linéaire de la vitesse par rapport à la distance de freinage, rien qu'une réduction minimale de la vitesse se traduit par une réduction considérable de vitesse au moment de la collision: là où un véhicule roulant à 50 km peut encore s'arrêter, une voiture roulant à 55 km/h touchera le piéton à une vitesse de 28 km/h.

La blessure du piéton est d'autant plus grave si la vitesse au moment de la collision est supérieure à 30 km/h.

À l'endroit où s'arrête un véhicule roulant à 30 km/h, un véhicule roulant à 50 km/h renverserait un piéton avec une vitesse de collision de 50 km/h toujours, car il toucherait le piéton sans ralentir dans la zone réaction.

Du point de vue de la médecine des accidents, le respect strict des limitations de vitesse et la limitation à 30 à certains endroits sont donc primordiaux, telle est la conclusion de F. Walz.

#### Engagement clair

Ces données, tous les milieux qui s'occupent de sécurité routière les connaissent. Il est temps qu'ils s'engagent tous clairement pour un abaissement des vitesses en localité, et prennent le temps et l'argent pour l'expliquer aux gens.

#### La voiture n'est pas conçue pour la nature humaine

La conclusion peut revenir au juge fédéral, Martin Schurharth qui a rappelé que la peine de mort est interdite dans la Constitution, alors que nous ne trouvons pas un mot à propos de «l'exécution» sur les routes. L'article 11 de la Cons-

## Vision zéro: une stratégie régionale est-elle possible?

À l'occasion de la 3<sup>ème</sup> semaine internationale de la sécurité routière organisée par l'ONU, l'ATE, l'AFVR et l'IMSP (Institut Sociale et Préventive de l'Université de Genève) ont organisé le 3 mai dernier un débat-sandwich à Genève.

Premier intervenant, José Capel Ferrer, directeur de la division transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (ONU-CEE) a asséné des chiffres chocs: «chaque année l'équivalent de la population de Lausanne est tuée sur les routes des pays occidentaux, la population totale de la Suisse est blessée gravement...».

Le professeur Claude Got, expert européen en accidentologie a insisté sur la banalisation de ces chiffres effarants. Comment peut-on accepter ces millions de blessés et de tués chaque année dans nos pays dit développés?

Le Parlement suédois tente d'y répondre en préconisant la «vision zéro»: plus aucun mort ou blessé grave sur les routes. Ce concept peut-il être adopté au plan régional? C'est la question à laquelle les participants genevois au débat du 3 mai ont tenté de répondre.

#### Que faire?

Le Professeur Got a indiqué qu'il ne s'agissait plus de vouloir agir essentiellement sur le comportement des usagers mais de nous centrer sur la législation, la conception des routes et des véhicules, l'organisation et les règlements de la circulation. Il a montré l'incohérence d'autoriser la construction de véhicules qui peuvent rouler à 250 km/h alors que la loi prescrit des limitations de vitesse.

Frédy Wittwer, directeur de l'OIC (Office de la circulation des transports GE) a rappelé que la réglementation freine la mise



AFVR



UNIVERSITÉ DE GENÈVE  
INSTITUT DE MÉDECINE SOCIALE ET PRÉVENTIVE

en place des mesures de modulation de la circulation. Il donne en exemple l'interdiction par le Conseil fédéral des 4 stops, qui ont pourtant prouvé leur efficacité. On pourrait encore citer la complexité de la procédure pour instaurer des zones 30 ou 20.

Marcel Haegi, président de la Fédération européenne des familles victimes de la route (FEVR) a indiqué que si les contrôles étaient vraiment effectifs dans le domaine de la vitesse et de l'alcool, le nombre d'accident pourrait diminuer de manière significative.

Alain Rouiller (ATE Suisse), a rappelé que de très nombreux milieux s'occupent, souvent très bien, de sécurité routière et de sécurité des déplacements au niveau cantonal: éducation routière à l'école (brigade d'éducation et de prévention et enseignants du secondaire), commission consultative de la sécurité routière, brigade de la circulation, sans compter les associations privées, ATE, BPA, Union genevoise des piétons, etc.

Il est à noter que depuis existe le Réseau genevois de promotion de la sécurité et de prévention des accidents et des traumatismes qui a lancé une réflexion globale dans ce domaine. Il manque toutefois une coordination de ces efforts pour les rendre encore plus efficaces. Un objectif devra être fixé. Un suivi à ces débats est prévu.

Alain Rouiller

titution dit néanmoins: «Les enfants et les jeunes ont droit à une protection particulière de leur intégrité et à l'encouragement de leur développement». Sans être juriste, je pense que ceci s'applique aussi au chemin de l'école.

Anne Tissot

\* On entend par système de circulation le complexe formé des infrastructures, des véhicules, des règles, des normes, de la formation, de l'éducation routière, qui sont liés à la route et aux usages ainsi qu'à leur utilisateur.

# En chemin vers Vision Zéro

*Le projet de la Charte Vision Zéro a été présentée pour la première fois au symposium des 4 et 5 mai 2000. Le but de cette Charte est d'ancrer Vision Zéro comme base de la politique de la sécurité routière en Suisse au 21<sup>e</sup> siècle.*

**L**a réalisation de cette politique de la sécurité routière signifie que les individus puissent se déplacer à l'avenir sur les routes en toute sécurité sans avoir peur d'être victime d'un grave accident.

## Préambule

**A.** La santé est le bien le plus important de l'individu, sa vie est unique. Chaque année un grand nombre de personnes est tué ou gravement blessé dans un accident de la circulation.

**B.** Malgré tous les efforts et mesures de sécurité, la participation au trafic reste dans la plupart des pays l'activité quotidienne la plus dangereuse. En Suisse, environ 600 personnes sont tuées chaque année dans la circulation et plus de 6000 sont gravement blessés. A l'échelle de la planète, plus d'un million d'individus sont tués sur les routes chaque année. Sur 10 ans, chaque famille suisse est directement ou indirectement confrontée aux conséquences d'un accident de la circulation. Chaque année, plus de 8 millions de jours de vie sont perdus à cause d'un accident mortel de la route. Depuis 1930, en Suisse seulement, plus de 65'000 personnes sont mortes dans un accident de la route et plus 1,7 million ont été blessées.

**C.** Les piétons et les cyclistes, comme ils n'ont pas de carrosserie pour les protéger, sont en proportion beaucoup plus mis en danger dans le trafic. Les principaux concernés sont les enfants, les personnes âgées et handicapées car les conducteurs ne tiennent souvent pas compte de leurs besoins et facultés spécifiques.

**D.** Beaucoup se sentent parfois menacés dans la circulation. L'angoisse est particulièrement grande pour les parents à l'égard de leurs enfants. Le sentiment d'insécurité conduit les personnes âgées et handicapées à réduire leur mobilité. Des parents accompagnent plus souvent leurs enfants et leur liberté de mouvement et de jeu est de plus en plus limitée.

**E.** En plus de la souffrance, les accidents de la route produisent de très grands coûts sociaux. Les coûts des accidents se montent chaque année à plus de 6,7 milliards de francs ce qui représente environ 2% du produit national brut. Un seul accident mortel «coûte» plus de 1,7 milliard de francs.

**F.** Beaucoup d'accidents se ramènent à quelques causes. Dans environ un tiers de tous les accidents l'alcool joue un rôle. En ce qui concerne les accidents impliquant un mort plus de 25% sont dus à des vitesses inadaptées et plus de 18% à des inattentions et distractions.

**G.** Les accidents de la circulation ne constituent pas un thème important dans les médias. Ils sont le plus souvent mentionnés en marge dans de petites rubriques. Seuls sont mis en avant quelques événements spectaculaires qui concernent des cas tragiques isolés. Cela donne l'impression, que l'on s'accommode des accidents comme si c'était le prix à payer pour la mobilité. Le silence officiel n'est pourtant pas le résultat d'un processus conscient de décisions, mais le résultat d'un tabou: l'individu refoule l'angoisse, de devenir lui-même victime d'un acci-

dent, ou de blesser gravement ou mortellement d'autres personnes. En plus, le mort ou les victimes survivantes ne sont souvent pas manifestes dans le public. Une raison de ce re-

foulement réside dans le maintien d'un mythe: que le profond désir humain de totale liberté puisse trouver son assouvissement dans la mobilité.

## Les douze points du projet de la Charte Vision Zéro en résumé

1. Tous les êtres humains ont le droit de se déplacer dans l'espace-rue selon leurs besoins et sans craindre des dommages à leur santé.
2. Il n'est pas acceptable que la circulation routière cause des morts et des blessures graves.
3. Les conditions de la circulation doivent être telles qu'il n'y ait plus aucun blessé grave ou tué.
4. L'organisation de la circulation tient compte de la vulnérabilité du corps humain, ainsi que des facultés physiques et psychiques limitées de l'individu. Le critère de jugement se situe dans les droits et les besoins des plus vulnérables.
5. Avec Vision Zéro, les responsabilités sont redistribuées.
6. Vision Zéro implique un nouveau système de sécurité routière, tolérant les erreurs et une nouvelle culture de la sécurité impliquant tous les usagers.
7. La sécurité doit être améliorée en limitant le moins possible la mobilité. D'éventuelles limitations dues à des motifs de sécurité doivent mettre majoritairement en danger les autres (réduction des risques proportionnée aux causes).
8. Toute mesure qui permet d'éviter des accidents a la priorité. Elles sont complétées par des mesures qui empêcheront ou réduiront des blessures graves.
9. Les interventions spécifiques, déterminées par une situation locale donnée, et celles de portée générale sont complémentaires pour améliorer la sécurité. Lorsque Vision Zéro se réalisera, il n'y aura plus beaucoup d'accidents dus à des causes similaires.
10. Pour une application cohérente et praticable des principes de Vision Zéro, les interventions doivent s'orienter selon les deux demandes suivantes: qui sont les usagers les plus vulnérables? quelles sont les causes de danger qui doivent être éliminées? A partir des réponses, il faut procéder à une analyse de la situation et à l'efficacité des mesures.
11. Pour réaliser Vision Zéro, les responsables choisissent de nouveaux moyens pour réduire les dangers de la circulation. Leurs possibilités et leurs limites sont constamment soumises à un examen critique qui tend finalement à atteindre les objectifs.
12. La mise en application de Vision Zéro est liée à un groupe de recherche d'accompagnement qui peut en particulier mener l'analyse des effets, relever et évaluer les changements de structures et de manières de se comporter ainsi que les résultats des efforts faits pour réduire les risques et les effets sur la mobilité.

# Fédération européenne des familles victimes de la route (FEVR)

## Une campagne européenne

*Le caractère international de la campagne entreprise par la FEVR, avec le support de la Commission Européenne, est exprimé par son objectif, dépliant, symbole et slogan commun.*

La campagne consiste en une distribution capillaire de 1 500 000 copies dans les pays de l'Union, d'un dépliant illustré, édité en 7 langues, donnant des conseils de sécurité pratiques aux automobilistes, motocyclistes, cyclistes, piétons, parents, enfants, anciens, ainsi qu'aux autorités municipales.

La compréhension entre ces utilisateurs devant être facilitée par le fait que chacun d'entre nous peut être appelé à jouer à tour de rôle ces différentes fonctions.

### Actions

#### au plan régional et national

Le caractère régional et national sera donné par les manifestations et campagnes promotionnelles spécifiques entreprises par les différentes Associations membres de la FEVR pour la distribution de ces brochures.

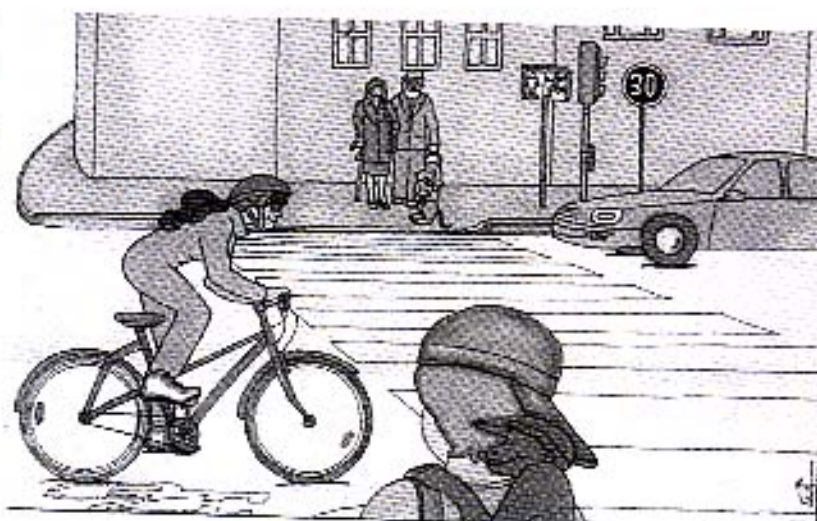
Ces actions comprennent des séminaires, conférences, concerts, vidéo, concours de dessins et jeux pour les écoliers, démonstrations de premiers secours, test de collisions, tests d'alcoolémie, expositions démonstration de casques pour motocyclistes et cyclistes.

#### Un site internet

Pour davantage d'informations sur les activités de la FEVR dans les domaines de l'assistance aux victimes de la route, de la prévention routière et des législations nationales et internationales, il est possible de consulter le site internet de la Fédération: <http://www.fevr.org>.

#### Demandes de l'AFVR pour la Suisse

L'AFVR reconnaît les efforts des autorités pour diminuer le nombre des accidents et de-



mande que ceux-ci soient poursuivis et renforcés pour porter notre pays dans le camp des «bons conducteurs», comme la Suède.

#### 1) Alcool

La Suisse est l'un des pays ayant la plus grande consommation d'alcool par habitant au monde. Cette imprégnation est reflétée dans la teneur d'alcool dans le sang des usagers de la route blessés ou morts portés dans les hôpitaux. Une étude de l'Hôpital Cantonal de Genève montre que la moyenne est supérieure à 0,5 ‰.

Pour être effectifs, les contrôles d'alcoolémie devraient statistiquement s'élever à au moins un tous les trois ans par conducteur.

#### 2) Vitesse

Bien que constituant le facteur déterminant de la morbi-

dité et de la mortalité des accidents, celle-ci insuffisamment contrôlée.

Des instruments législatifs devraient être développés pour empêcher la publicisation de l'emplacement des radars par les médias et certains milieux automobiles, entravant les efforts de prévention de la police.

#### 3) Justice

Par son laxisme envers les infractions routières, son effet dissuasif est très limité. Il est donc nécessaire de rétablir le rôle de la Justice, de la rendre crédible.

Pour cela il faut que le coupable ressente la «certitude» objective ou subjective de la sanction. La sévérité étant secondaire.

Marcel Haegi  
Président

### Objectifs de l'Association des familles des victimes de la route (AFVR)

- Donner une aide morale et une première assistance juridique aux victimes de la route.
- Contribuer à réduire le nombre des accidents routiers par des actions visant à améliorer le comportement des conducteurs.

L'Association n'est pas contre l'automobile, mais prône un comportement routier plus respectueux de la Vie Humaine. Elle lutte contre l'insouciance, la violence, l'alcool et la drogue au volant.

AFVR - Case postale 2080 - 1211 Genève 2  
022-776 97 47 (tél.), 022-776 74 13 (fax), fevr@worldcom.ch

# Enfin un plan piéton pour la ville de Genève

*Le conseiller administratif de la Ville de Genève en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, Christian Ferrazino, a présenté récemment un ambitieux Plan directeur des chemins pour piétons, articulé en 5 volets, destiné à améliorer la sécurité des déplacements à pied, tout en augmentant l'attrait, l'animation, et la convivialité de la ville. Nous présentons ici ses principaux objectifs, ainsi que les commentaires de l'Union genevoise des piétons (UGP).*

**L**e Plan piétons postule une «réappropriation du domaine public par les piétons permettant aux rues et aux places de remplir leur rôle de

lieux de rencontre et de vie sociale» selon les termes de M. Ferrazino.

Sur cette lancée, le conseil administratif de la Ville de Ge-

nève a présenté un programme quadriennal d'investissements prévoyant 80-90 millions de francs pour la réalisation de projets découlant du

plan. Toutefois, des voix s'élèvent déjà pour dénoncer les «menaces» pesant sur le trafic motorisé individuel.

## Début d'application difficile

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L.CPR) et son ordonnance, entrées en vigueur en 1987, ont eu bien du mal à trouver un début d'application dans le canton de Genève, c'est le moins que l'on puisse dire.

En effet, la loi d'application cantonale, nécessaire pour la mise en chantier de programmes cohérents, n'est entrée en vigueur qu'en février 1999.

## Un premier plan

Malgré ce retard, le Service d'urbanisme de la Ville a élaboré un premier plan piéton au début de 1996. Ce plan comprenait une partie «promotionnelle» des déplacements à pied et un concept de promenades reliant des endroits intéressants de la ville.

Il prévoyait également l'aménagement d'itinéraires piétonniers diffus dans toute la ville, sûrs, pratiques et dénués d'obstacles. Il planifiait l'identification des lieux particulièrement critiques et dangereux afin de les éliminer.

L'effort promotionnel du premier plan piéton a eu un

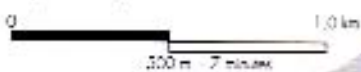


*Souvent, il faudrait simplement faire respecter la loi!*

## Principales mesures destinées à améliorer les déplacements piétonniers quotidiens

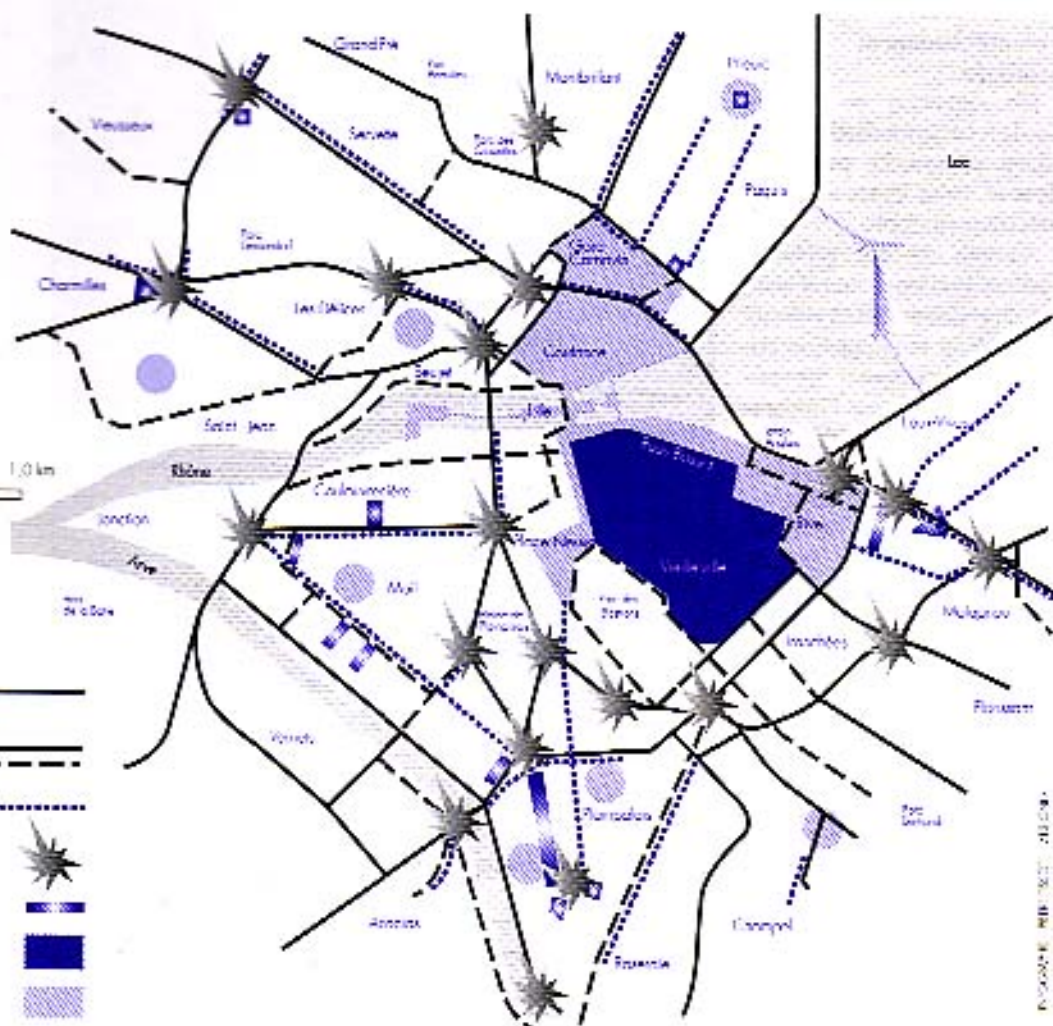


"Opération Signatures Plan Piétons"



### LE GENÈVE

- travaux réalisés par le plan directeur
- travaux prévus et secondaires (2000)
- travaux réalisés de quartier
- travaux complexes comportant plusieurs travaux secondaires
- places squares existants ou à venir
- axe à priorité piétonne existante
- axe à priorité piétonne projetée



succès considérable et quatre promenades ont été réalisées à ce jour. En revanche, les interventions concernant les lieux critiques ont été extrêmement modestes avec seulement 21 améliorations sur les quelque 200 endroits identifiés.

Il n'y a pas eu de réelles améliorations concernant les déplacements piétonniers sauf dans quelques zones à priorité plus ou moins piétonne.

### Enfin un plan directeur global

Le plan directeur, présenté le 24 mars 2000, reprend et renforce le concept d'itinéraires piétonniers diffus et se fixe pour objectif de les sécuriser et de les rendre plus commodes et attractifs.

Il y ajoute un but plus ambitieux: la réappropriation du domaine public par les piétons et la création d'espaces

conviviaux, sûrs et attractifs pour la vie sociale dans les quartiers.

«Cet engagement en faveur des piétons concrétise une volonté politique affirmée: faire de Genève une ville où les piétons retrouvent un véritable droit de cité dans un cadre de vie de qualité» a déclaré le conseiller administratif Christian Ferrazini.

### Avec le soutien de l'UGP

L'Union genevoise des piétons au nom de l'ensemble des associations membres de «Rue de l'Avenir» a exprimé la satisfaction de voir les objectifs du premier plan piétons repris, développés et élargis. Elle soutient le plan directeur

présenté et elle a formulé des commentaires se voulant constructifs.

Ce plan directeur, qui définit un cadre d'action pour une durée de 10-15 ans, se compose de 5 volets (voir encadré).

L'infographie ci-dessus indique les principales mesures concernant le centre de la ville.<sup>1</sup> Elle illustre clairement l'étendue des travaux à réaliser ainsi que la nécessité d'insérer le plan piéton dans un

### Opération signatures Plan piétons

Un marquage (voire infographie) sera effectué pour toute nouvelle réalisation. Un bon moyen pour l'administration de

signaler des aménagements souvent peu visibles... et pour les citoyens de se manifester si les interventions se font attendre.

<sup>1</sup> La documentation complète et le Plan directeur peuvent être consultés ou achetés auprès du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève, 4 rue Jurgunani, 1207 Genève, tél. 022-418 60 30, fax 418 60 51.

ensemble cohérent de mesures de modération de la circulation.

### Volonté clairement exprimée

On remarque en premier lieu la relative modestie des espaces « à priorité piétonne » dont le statut exact n'est pas précisément établi.

Au-delà de ces secteurs, l'administration municipale exprime clairement sa volonté de modérer la circulation automobile dans toutes les « poches » (en blanc sur l'infographie de la page précédente) situées à l'intérieur du réseau de routes à fort trafic. D'où la nécessité d'améliorer sérieusement les traversées piétonnières de ce réseau et des carrefours critiques pour relier les poches entre elles, avec un certain impact sur le trafic motorisé.

### En accord

#### avec les engagements pris

Cela est en parfait accord avec la politique retenue en 1991 – et constamment réaffirmée par la suite – par les autorités cantonales qui ont pris le ferme engagement de favoriser

## Les cinq volets du plan directeur des chemins pour piétons

- 1. Encourager la promenade**
  - création de cinq nouvelles promenades
- 2. Valoriser des lieux et places par quartier**
  - extension du secteur à priorité piétonne
  - réaménagement des places existantes
  - création de places dans les nouveaux quartiers
  - rues commerçantes
- 3. Faciliter les mouvements piétons**
  - faciliter les traversées des carrefours (temps et séquences des feux)
  - créer des rues commerçantes avec nombreux passages piétons et réduction générale de vitesse
  - création d'itinéraires sûrs vers les écoles
  - amélioration des entrées de parcs
- 4. Éliminer les obstacles aux piétons**
  - coupures fonctionnelles (par ex. voies CFF)
  - coupures géographiques (par ex. rivières, dénivelés)
  - coupures foncières (par ex. parcelles privées)
  - interventions dans le cadre de projets fonciers
- 5. Modérer le trafic à l'échelle des quartiers**
  - zones 30 km/h, rues résidentielles, sens uniques, impasses, etc.
  - refuges et feux sur les voies à fort trafic

les déplacements « doux » (cyclistes et piétons) et de diminuer les déplacements motorisés individuels.

La réalisation de ce programme ressort bien sûr de la compétence des autorités cantonales qui semblent avoir toutes les peines du monde à le concrétiser.

### Opposition vigoureuse

Les milieux automobilistes et commerçants, qui contestent de plus en plus la politique

cantonale, ont d'ailleurs déjà vigoureusement exprimé leur opposition au plan directeur des chemins pour piétons présenté par Christian Ferrazino.

Encore beaucoup d'efforts en vue pour nos associations!

### Le comité de l'Union genevoise des piétons

Case postale, 1213 Onex  
tél. 022 793 64 20



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
- **ATE**  
Association transports et environnement
- **«La Rue»**  
Comité de travail de l'EPFL
- **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 Mobilité piétonne

### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Anne Izuel  
Bdg de l'Hôpital 1  
2000 Neuchâtel  
Tél 022 721 32 52  
Fax 022 724 28 80  
E-mail [anne.izuel@imagine.ch](mailto:anne.izuel@imagine.ch)  
CCP 20 7006 b

### Président

Serge BELCHAT  
77, route de Fontenais  
2900 Porrentruy  
Tél 032 466 61 41  
Fax 032 466 16 02  
E-mail [sergebeuchatz@wb.ch](mailto:sergebeuchatz@wb.ch)

### Vice-Président

Alain ROUILLEUR  
A11 - 15, rue Montbillant  
1201 Genève  
Tél 022 777 10 02  
Fax 022 777 10 03  
E-mail [alain.rouilleur@open.ch](mailto:alain.rouilleur@open.ch)

### Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL

Dominique von der MÜHLL  
Case postale 555  
1001 Lausanne  
Tél 021 691 42 07  
Fax 021 691 38 40  
E-mail

Dominique.Vondermuehll@epfl.ch

### Conseillers régionaux

#### Genève

Alain ROUILLEUR  
Voir coordonnées ci-dessus

#### Fribourg

Jean-Luc RIME  
2D, passage du Cardinal  
1700 Fribourg  
Tél 026 424 76 65  
Fax 026 424 71 96  
E-mail [jean-luc.rime@vta.ch](mailto:jean-luc.rime@vta.ch)

#### Jura

Serge BELCHAT  
Voir coordonnées ci-dessus

#### Nord-Valais

Yolande NORTIER  
2, rue de Fresens  
2026 St-Aubin - Sauges  
Tél 032 845 10 19

#### Valais

Pierre-François SCHMID  
10, rue du Rhône  
1950 Sion - Tél 027 322 94 64  
Fax 027 322 91 41

#### Vaud

Voir ci-dessus - Centre de documentation et appui technique

### Moins de véhicules

Un vrai réseau de chemins piétonniers exige une diminution de la circulation automobile.



### Abonnement 2000

A retourner au GCR, Bdg de l'Hôpital 4, 2000 Neuchâtel

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-),  sociétés Fr. 100.- (FF 400.-)

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

Nom: \_\_\_\_\_

Prénom: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_

NPA: \_\_\_\_\_

Localité: \_\_\_\_\_