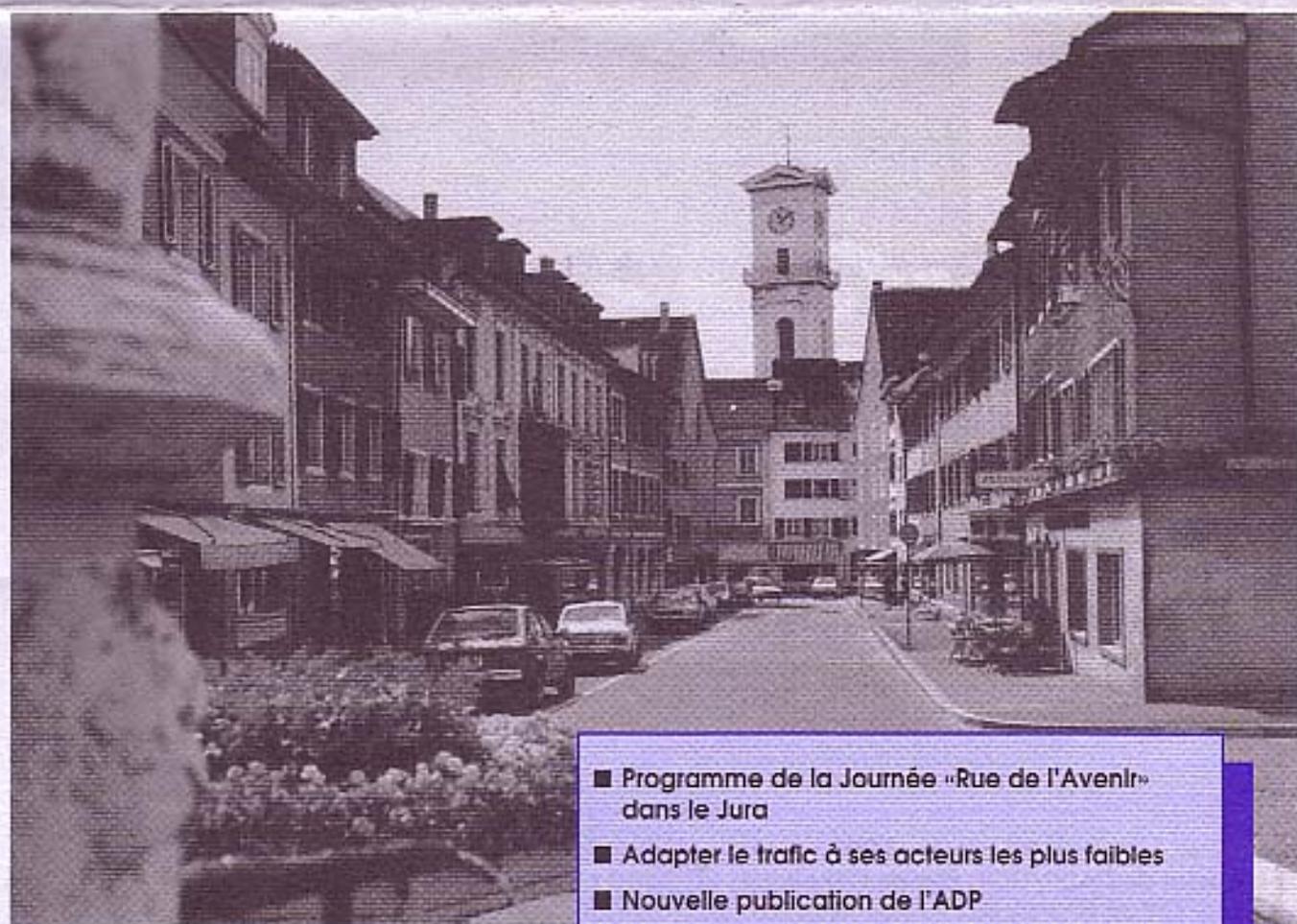


Journée «Rue de l'Avenir»  
dans le Jura le 31 octobre 1997

## Traversées de petites et moyennes localités



- Programme de la Journée «Rue de l'Avenir» dans le Jura
- Adapter le trafic à ses acteurs les plus faibles
- Nouvelle publication de l'ADP

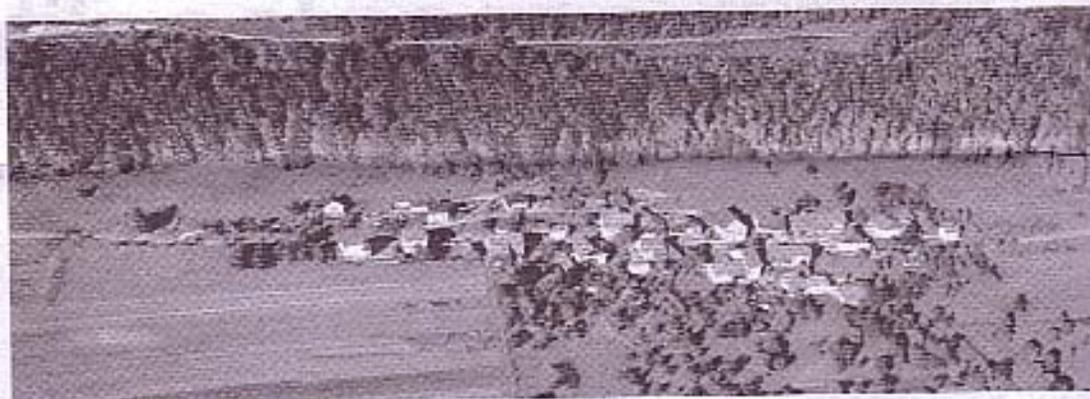
# Vendredi 31 octobre dans le Jura

## Traversée de petites et moyennes localités



*Dans le Jura, l'automobile est reine! Région périurbaine à faible densité de population, besoins de mobilité croissants et performances moyennes des transports publics en sont les principales raisons. L'automobile est perçue comme un instrument de liberté, d'efficacité et rapidité. La traversée des villos et des villages a beaucoup sacrifié à la croissance du trafic et au confort de l'automobiliste, ces trois dernières décennies. Les localités jurassiennes traversées par des routes de liaison principales ou secondaires et propriétés de l'Etat n'ont pas échappé à cette règle. Des aménagements récents tentent pourtant de redonner une plus grande convivialité aux routes cantonales en localité et encouragent les autres utilisateurs des lieux (piétons, cyclistes, riverains, etc.) à les réapproprier.*

**L**e but de la journée est de présenter quelques-unes de ces réalisations et d'en discuter les qualités et les défauts, en particulier en matière d'intégration dans l'espace rue et de modération de la circulation. L'efficacité réelle des aménagements réalisés en fonction des objectifs poursuivis par les autorités, les différents usagers et les riverains pourra ainsi être vérifiée.



Vue aérienne du village de Mettembert

### Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la journée «Traversée de petites et moyennes localités» du 31 octobre 1997 (repas compris)

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

Prénom: \_\_\_\_\_

Rue/no: \_\_\_\_\_

NPA/localité: \_\_\_\_\_

Fonction: \_\_\_\_\_

A retourner, jusqu'au 20 octobre 1997, au  
Secrétariat de l'ADP/GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel  
fax: 032/724 28 80 + tél. 032 724 32 82

### Public cible

- Membre des autorités cantonales et communales responsable des routes et de l'aménagement du territoire
- Administrations communales
- Aménagistes, ingénieurs, architectes
- Clubs de transports
- Associations liées aux transports
- Associations de parents d'élèves ou de quartier

# Programme de la Journée

Traversée de petites et moyennes localités, le 31 octobre 1997

## Lieu

Canton du Jura

## Programme

- 8h 59** • Arrivée des trains et souhaits de bienvenue, par **Pierre-Fr. Schmid et Serge Beuchat**, comité du GCR
- 9h 15** • Accueil des autorités à l'Hôtel de ville et café
- 9h 40** • Problématique des traversées de localités – dualité ou antagonisme? **Dominique Nusbaumer**, chef du Service de l'aménagement du territoire du canton du Jura, Delémont
- 10h 00** *Présentation de la conception des circulations et des concours en urbanisme de la ville de Delémont*  
• La réalisation d'une route de distribution urbaine (RDU) comme détonateur de la planification routière communale par **Hubert Jaquier**, urbaniste communal, Delémont
- 10h 30** *Visite en car de Delémont (départ devant l'Hôtel de Ville)*  
• Vieille ville  
• Aménagement de la rue de l'Avenir  
• Aménagement de la RDU
- 10h 45** *Déplacement à Mettembert – Traversée d'une petite localité sur route cantonale secondaire.*  
Cas d'école: L'amélioration de la sécurité le long de la «rue cantonale» est obtenue essentiellement par le resserrement de la chaussée (4.20 – 4,50 m) et dégagement de cheminements piétonniers continus. Efficacité? Vers un 30 km/h généralisé?  
• Accueil des autorités de Mettembert  
• **Cathy Rais** conseillère communale, **Lydia Bonanomi**, IREC/EPFL, **Maurice Hennemann**, adjoint au service des Ponts et Chaussées, Delémont
- 11h 30** *Déplacement à Charmoille – Traversée de petite localité sur route cantonale principale. Mesures de modération de la circulation intégrées dans un site classé d'intérêt régional. Revitalisation du village considéré comme référence par le Fonds suisse du paysage*  
• Explications dans le car et visionnement d'un film vidéo  
• Accueil des autorités de Charmoille  
• Présentation des lieux, par **Pascal Janel**, architecte DPLG, aménagiste, RWB SA, Porrentruy
- 12h 00** Apéritif organisé, servi et offert par les communes de Charmoille et Mettembert
- 12h 30** *Déplacement à Porrentruy et repas*
- 14h 00** Présentation du plan directeur de l'espace urbain du centre ville et des espaces publics structurants et discussion, **Michel Schuppisser**, ingénieur EPF-SIA, urbaniste FUS, Metron AG, Brugg
- 14h 30** *Parcours à pied dans la Vieille-Ville de Porrentruy*  
• Rue du 23 Juin: mixité, zone 30 à venir, mesures de modération dans un site d'intérêt national  
• Rue Trouillat: transit, mesures de modération sur artère principale (10 000 vhc/j). Efficacité?
- 15h 00** *Retour à Delémont par «route panoramique»*  
• Traversée de la rue des Chenevières à Porrentruy  
• Conception directrice des circulations à Fontenais et mesures de modération des circulations  
• Traversée de Courgenay (2500 hab.)  
• Traversée de Cornol (850 hab.): village rue typique (8000 vhc/j), 15% de poids lourds (y compris 40 t.), aménagements sur l'ensemble de la traversée du village (3 km), portes d'entrées, places publiques, cheminements piétonniers
- 15h 50** Arrivée à la gare de Delémont et départ des trains

## Prix de la journée

comprenant les conférences, la documentation, le car, le repas de midi

**Fr. 100.-** par personne pour les abonnés à «Rue de l'Avenir»;

Fr. 150.- pour les autres (abonnez-vous à Rue de l'Avenir! Fr. 20.- par année)

## Inscription

Par retour du coupon d'inscription ci-dessous **jusqu'au 20 octobre 1997** au Secrétariat du GCR

# Adapter le trafic à ses acteurs les plus faibles

**PRO  
SENECTUTE**

par Jacques Denton, chargé de l'information de Pro Senectute Suisse

*S'il est vrai que la grande majorité des accidents impliquant des personnes âgées se produisent à domicile (12% seulement sur la voie publique), la traversée de la chaussée fait cependant des ravages chez les seniors impliqués à plus de 90% dans des accidents sur la voie publique. Jusqu'à maintenant les efforts de prévention veillaient à adapter leur comportement aux conditions du trafic; avec l'arrivée de cohortes de personnes âgées toujours plus nombreuses, des voix réclament que l'on adapte la circulation à ses acteurs les plus faibles. Le point après le colloque organisé le 27 mars à Berne par le Bureau de la prévention des accidents (bpa) et ses homologues d'Autriche et d'Allemagne.*

**E**n Suisse, 200 personnes âgées de plus de 65 ans meurent des suites d'un accident sur la voie publique. L'an dernier, 64% des piétons morts sur la voie publique avaient plus de 60 ans, alors que cette classe d'âge ne représente que 19% de l'ensemble de la population. Quant aux blessés beaucoup plus nombreux, ils ont toutes les chances de s'en sortir moins bien que les plus jeunes, car les accidents peuvent compromettre irrémédiablement leur mobilité. Ces chiffres manquent de précision, car une enquête menée systématiquement par 600 médecins généralistes et 40 hôpitaux a révélé en 1995 un nombre d'accidents supérieur de 30% aux statistiques officielles, toutes classes d'âge confondues.

## Objectif prioritaire de la prévention

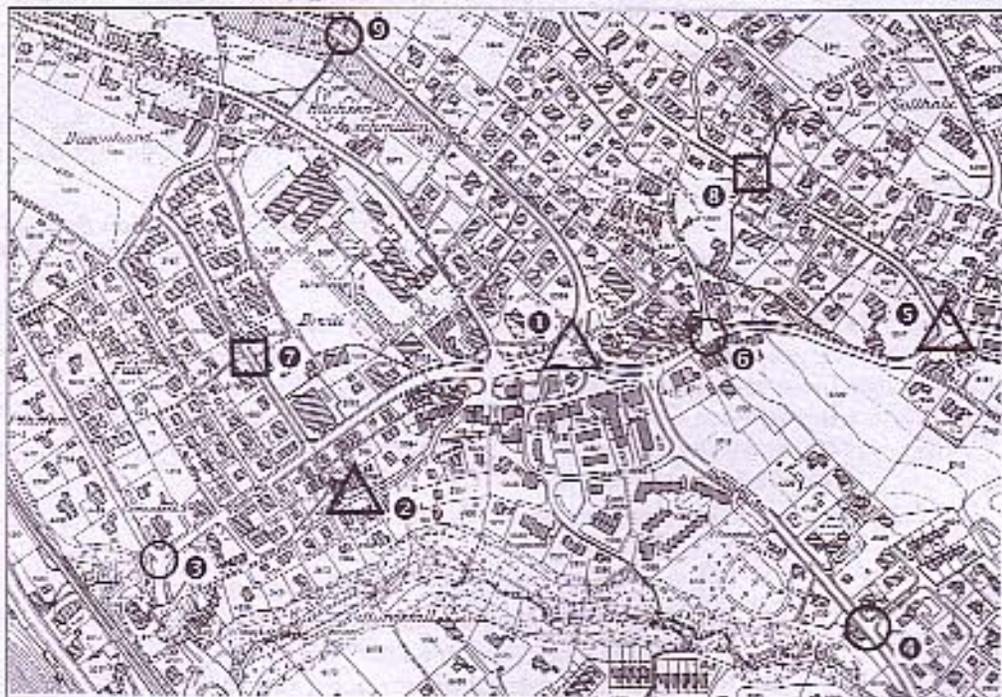
Entre 1970 et 1990, on a observé une diminution du nombre des accidents mortels de la circulation impliquant des retraités; puis la courbe s'est stabilisée. Cette stagnation manifeste probablement l'arrivée sur la voie publique d'un plus grand nombre de personnes âgées au bénéfice d'un

permis de conduire (70% d'hommes et 30% de femmes). La tendance se traduira vraisemblablement par un plus grand nombre d'accidents impliquant des piétons âgés, surtout parmi les octogénaires, dont les effectifs iront toujours croissants. Cette évolution paraît d'autant plus probable que les 80+ tendent à souffrir de

difficultés de mobilité et qu'ils s'exposent plus longtemps (deux fois plus qu'un quinquagénaire) aux risques de la circulation.

La population âgée deviendra un objectif majeur de la prévention des accidents. Jusqu'à maintenant les milieux qui s'en préoccupaient, s'efforçaient d'adapter les acteurs les plus fai-

bles aux conditions actuelles du trafic: à l'avenir, il est probable que leur effectif allant croissant, on en arrivera à devoir modérer la circulation et l'adapter à leur besoin de mobilité. Mesure qui risque de s'imposer d'autant plus que les piétons âgés, en dépit d'un comportement correct sur la voie publique, courent le



**La distinction entre accident et risque d'accident s'impose clairement dans la répartition des âges: si la plus grande part des accidents concernent effectivement les 70-74 ans, le risque d'accident s'élève au-delà de 75 ans et la courbe atteint son sommet chez les 80-84 ans.**

plus grand risque d'accident.

A l'origine de ce paradoxe, les difficultés de perception et d'évaluation qui altèrent chez eux la capacité de prévoir. On espère cependant que l'arrivée de générations plus nombreuses, qui disposent encore d'un permis et bénéficient de meilleurs réflexes, tempèrera ces perspectives pessimistes.

### Solidarité s.v.p.!

Dans ces conditions, il ne s'agit plus seulement de sensibiliser les aînés aux aléas de l'inéluctable vieillissement; au contraire, il importe maintenant d'associer tous les partenaires impliqués dans la circulation, à commencer par les plus jeunes, afin de susciter chez eux des réactions de solidarité et de tolérance à l'égard des plus âgés. Les vieillards ne seraient pas seuls à bénéficier de ce nouveau climat, les enfants en profiteraient eux aussi.

Le trafic moderne pourrait-il se réclamer de la sagesse des aînés? C'est fort probable, car la sécurité du trafic passe par la meilleure intégration possible de tous ses acteurs. Très souvent, il suffirait pour ce faire de respecter les limites de vitesse existantes. Mais d'autres mesures s'imposent encore en matière d'aménagement des espaces publics, de conception des véhicules, voire de taxes d'incitation.

La nouvelle législation autrichienne dans le domaine de la sécurité prévoit d'instaurer un examen psychologique qui attestera de l'aptitude du candidat à s'adapter aux conditions du trafic.

Ces contrôles pourront avoir lieu tous les deux ans suivant le type du permis de conduire dès l'âge de 60 ans révolu et conditionneront son renouvellement. A défaut, les services compé-

tents retireront le permis sans autre formalité.

### Nécessaires aménagements

Parce que les passages protégés confèrent un sentiment de sécurité et par conséquent des comportements inadéquats, leur aménagement appelle la plus grande prudence. Il est nécessaire de tenir compte des paramètres tels que le dégagement, les surfaces d'attente, l'éclairage, la signalisation, le nombre de pistes de roulement et le volume du trafic. Les îlots placés au milieu de la chaussée contribuent à diminuer sensiblement la fréquence des accidents.

A déconseiller en revanche, les passages dénivelés que les piétons âgés voudront éviter. Sur le passage protégé le prolongement de la phase verte, certes nécessaire si elle n'accorde pas au piéton âgé le temps de traverser, n'empêchera jamais quiconque de s'élaner au dernier moment et de prendre un risque sérieux. Le temps restant après le passage au rouge ne devrait jamais être inférieur à

une seconde par mètre de chaussée à traverser, distance calculée entre trottoirs d'une rive à l'autre. Quant aux cheminements longeant une route au même niveau que celle-ci, il serait bon de les distinguer par un marquage et de les séparer de la route par une suite de bornes tous les 20-25 m.

Il importe en outre de tenir compte de comportements dangereux:

- Le piéton âgé, tend lorsqu'il a décidé de traverser, à poursuivre sans regarder ce qui se passe autour de lui et ne remet pas en cause la traversée, si un danger se présente subitement.
- Il a besoin de plus de temps pour se décider à traverser, lorsque le feu passe au vert ou si une voiture lui cède le passage.
- Le piéton âgé pense que la méthode qu'il a utilisée jusqu'à présent ne présente que des avantages, puisqu'il est arrivé à son âge sans accident; en réalité, il ne se rend pas compte que son agilité et son acuité visuelle remédiaient

à certains dysfonctionnements de sa méthode. Il tend donc à faire preuve d'obstination face à certains conseils.

### Mesures d'accompagnement

On aurait aussi intérêt à prévenir le danger en tenant compte des besoins des piétons âgés au moment de fixer l'emplacement et de construire une pension, un établissement médicalisé, une résidence-seniors. Enfin la couleur des vêtements joue un rôle fondamental. Porteur de vêtements clairs, les piétons sont indétectables à 40 m (vêtements foncés 30 m seulement), différence parfois décisive en matière de chemin de frange.

Bref, le débat avance, mais des changements de valeur plus fondamentaux s'imposent à la société, chez les services compétents et les partenaires du trafic, si l'on ne veut plus voir se rallumer ces guerres de générations qui éclatent sporadiquement au lendemain de certains accidents de la circulation. ■

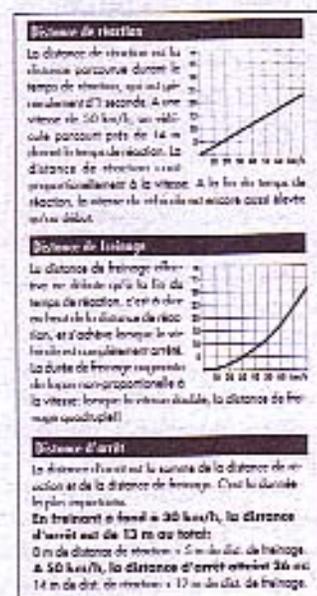


Les îlots placés au milieu de la chaussée facilitent les traversées pour les personnes âgées et diminuent le risque d'accident.

# 5 actions de l'ATE en 1997



## Démonstration de freinage à 30 et 50 km/h



L'influence de la vitesse sur la distance d'arrêt est trop souvent méconnue des automobilistes. C'est pourquoi l'ATE a cherché à combler cette lacune avec une démonstration de freinage en temps réel à différentes vitesses: «*halte-là*». Cette action bénéficie de l'aide financière du Fonds de sécurité routière. Un dépliant présente la démarche.

L'ATE a fait équiper une voiture d'éléments spéciaux qui permettent de visualiser les étapes du processus de freinage.

## Des rues où grandir



Une étude du chercheur zurichois, Marco Hütenmoser a démontré que les conditions de développement des enfants sont fortement influencées par l'exposition ou non aux nuisances de la circulation.

Après avoir demandé à l'auteur de rappeler les principales conclusions de son étude, l'ATE a questionné divers experts du domaine de la sécurité routière à ce propos.

## Vélos et transports publics: objectif fair-play

Bien des cyclistes utilisent les transports publics. Bien des conducteurs et conductrices de bus se déplacent à vélo. Pourtant, les conflits existent. La solution aussi: le fair-play.

L'ATE a produit un dépliant, avec le soutien de l'UTP (Union (suisse) des transports publics), IG Vélo (groupes vélos de Suisse), les cars postaux, et avec l'aide financière du Fonds de sécurité routière.

Ce dépliant donne 10 conseils aux utilisateurs de



la petite reine pour rouler en toute sécurité.

## Le chemin de l'école: une aventure

Le chemin de l'école, lieu de découverte indispensable au développement de l'enfant, peut également être un lieu d'insécurité, en particulier pour les petits. L'ATE a souhaité apporter sa contribution à cette question produisant un document qui

s'adresse au parents d'enfants nouvellement scolarisés. Soutenu financièrement par le Fonds de sécurité routière, il est distribué auprès des jardins d'enfants et polices. Traduit en plusieurs langues (albanais, serbo-croate, portugais, turc).



## Renseignements commande des brochures

Bureau-Conseil ATE  
Sécurité des déplacements - modération de la circulation  
Alain Rauiller  
télécopieur + répondeur 022 777 10 02

# Nouveau cahier de l'ADP



## Daniel Sauter, «...weil die Autos so flitzen»

Dans la série des cahiers de l'ADP, Daniel Sauter vient de publier une brochure en allemand (avec un bref résumé en français), intitulée «...weil die Autos so flitzen. Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern. Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern». A commander au Secrétariat de l'ADP.



«... weil die Autos so flitzen.» Cahier ADP no 15.

L'importance du chemin de l'école pour le développement de l'enfant n'est plus à démontrer. La sécurité sur le chemin de l'école signifie que les enfants puissent se rendre à l'école sans danger et sans peur. Cette nouvelle publication de l'ADP montre que la colla-

boration des enfants est importante pour atteindre ce but. La brochure est divisée en quatre parties.

### La phase préparatoire

Traitée en deux parties, on explique aux parents comment cerner le problè-

me et on rappelle quelques faits tels que statistiques d'accidents, limites de l'enfant dans la circulation. L'auteur mentionne que la principale base légale pour des chemins d'école sûrs se trouve dans la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), art. 2.

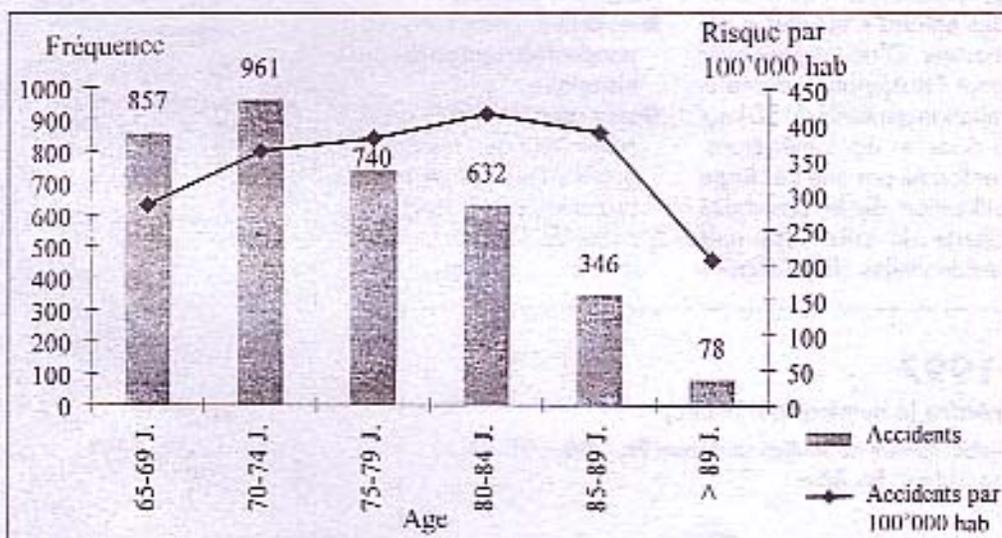
En effet, il est du devoir des cantons et des communes d'aménager des réseaux de chemins sûrs.

### La phase de l'analyse

La troisième partie présente la marche à suivre pour élaborer et dépouiller un questionnaire qui doit permettre d'établir la liste



Evaluation des mesures proposées.



Carte où les points noirs ont été reportés.

des points noirs à assainir. L'action est expliquée de manière concise et pensée avant tout pour toute personne qui veut conduire elle-même une telle enquête.

### De l'analyse à la réalisation des mesures proposées

La quatrième partie donne des idées pour les actions de relations publiques.

En annexe, on trouvera des exemples de lettres, des indications de publications et d'adresses utiles ainsi qu'un exemplaire détachable du questionnaire. ■

# Les espaces publics

## Journée d'étude de l'ASPAN du 3 septembre à Lausanne

Cette journée d'étude a donné lieu à divers exposés et à trois ateliers de travail. Nous présentons ici un bref compte rendu des ateliers et rappelons ce qu'il faut entendre par espaces publics.

**L.** Veuve dans son exposé a expliqué ce qu'il fallait entendre par espace public.

Ce sont les territoires collectifs, de forme et de taille variables, en principe ouverts à tous: rues, places, parcs, jardins publics, interfaces de transports, parkings, etc. Ils constituent des lieux de sociabilité. Cette notion dépasse donc largement celle attribuée à la rue et au problème de modération du trafic. Il s'agit avant tout d'un réseau très ramifié emprunté par des groupes sociaux différenciés. Il s'agit de notre environnement quotidien, et ils méritent une qualité qui dépasse de loin les seuls critères fonctionnels et techniques.

### La signalétique d'une commune de moyenne importance

L'atelier animé par P. Feddersen s'est penché à partir de l'exemple de Villars-sur-Glâne sur le mobilier urbain, l'affichage, la signalisation, l'éclairage, autant d'éléments qui devraient faire l'objet d'attention particulière de la part des com-

munes. Trop souvent ces différents éléments sont négligés dans la réflexion. Pourtant, l'identité spatiale des lieux ainsi que l'image de marque des villes en dépendent grandement.

### Les enfants et la rue

La ville (et les villages) n'est pas faite pour les enfants a rappelé L. Bonanomi. Et ce n'est pas seulement à cause du trafic dangereux mais plus généralement à cause de l'urbanisme moderne qui sépare les choses au lieu de les lier.

Les accidents: Les enfants risquent beaucoup plus que les adultes en tant que piétons et cyclistes (25 à 26 fois plus que les automobilistes pour les enfants respectivement âgés de 5 à 9 ans et de 10 à 15 ans). Les effets négatifs du trafic sur la vie quotidienne et l'autonomie des enfants n'est plus à démontrer. D'où un plaidoyer pour l'instauration d'une limitation générale du 30 km/h dans les agglomérations, renforcée par une très large utilisation de la possibilité offerte de créer des rues résidentielles dans lesquelles

la vitesse est limitée à 20 km/h, ce qui semble être la vitesse de sécurité. L'espace public doit être rétabli; il faut recommencer à lier le bâti à la route et tenir compte de la hiérarchie des réseaux d'espaces publics plutôt que la hiérarchie des réseaux routiers. Il est d'ailleurs intéressant d'apprendre que le canton de Vaud serait sur le point de supprimer la hiérarchie des routes dans les agglomérations.

### Exemples de réalisations

M. Schupisser a présenté divers exemples d'espaces publics tout en mettant en évidence leur diversité. Le trafic motorisé représente le plus grand handicap pour réaliser un bon réseau d'espaces publics. Citons en vrac quelques exemples d'espaces publics:

- les centres urbains: correspondent souvent au noyau historique.
- les espaces publics particulier, tels que les parcs publics, les gares et arrêts principaux des transports collectifs, les cours d'école, etc.

Rue de l'Avenir



#### GCR

Groupements représentés:

- **ADP**  
Association droits du piéton
- **ATE**  
Association transports et environnement
- **«La Rue»**  
Groupement 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 l'Association droits du piéton (ADP).

#### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

Annie Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 032/724 32 82

Fax 032/724 28 80

CCP: 20 - 7856 - 6

#### Président

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/322 94 64

Fax 027/322 91 49

#### Vice-président

Alain ROUILLET

ATE - 16, rue des Chaudronniers

1204 Genève

☎ et Fax 022/777 10 02

#### Centre de documentation et appui technique

Groupement de travail «La Rue»

de l'EPFL

Contact: Lydia BONANOMI

Case postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 32 98

Fax 021/693 38 40

#### Conseillers régionaux

##### Genève

Alain ROUILLET

(voir coordonnées ci-dessus)

##### Fribourg

Jean-Luc RIME

20, Passage du Cardinal

1700 Fribourg

☎ 026/424 76 45

Fax 026/424 71 96

##### Jura

Serge BEUCHAT

77, route de Fontenay

2900 Pontenail

☎ 032/466 61 41

Fax 032/466 48 02

##### Neuchâtel

Yolande NORTH

Ruelle 3

2025 Chez-le-Bart

☎ 032/835 29 87

##### Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

##### Vaud

voir coordonnées ci-dessus

Centre de documentation et appui technique

Rue de l'Avenir

### Abonnement 1997

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 (italien): Fr. 35.-

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

Prénom: \_\_\_\_\_

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

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

Localité: \_\_\_\_\_

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