

Rue de l'Avenir

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




ASS. SAUVEGARDE BERMEX
CASE POSTALE 291
1233 BERMEX

JAB 2002 Neuchâtel

Marche et vélo: quelles perspectives?

Ce numéro est en grande partie consacré à la journée «Rue de l'Avenir» qui coïncidait cette année avec la journée FNSRS consacrée aux résultats de la recherche «Potentialités de la marche et du vélo». Organisée conjointement par le FNSRS, l'IREC et le GCR, elle s'est déroulée le 6 novembre à Lausanne et a rassemblé 120 spécialistes. Même si cette journée donnera lieu à des Actes qui seront prochainement publiés, nous vous présentons dans ce numéro quelques échos de conférences.

Pour commander les Actes de cette journée et les résultats de la Recherche vous trouverez un bon de commande à la page 3 du bulletin.



Habitat dispersé: vivre à la campagne à côté de l'autoroute. Un chemin d'école avec 12 minutes d'attente aux feux. Finalement, c'est trop dangereux, on accompagne alors les enfants en voiture....



Transfert vers l'écomobilité

Un travail de Sisyphe

Le Dr. Heiner Moheim est géographe et professeur à l'université de Trier en Allemagne. Son expérience pratique en urbanisme et en gestion du trafic est longue de plus de trente années. Sa conférence est un manifeste pour un transfert vers l'écomobilité. Le propos qui suit tente d'en rapporter la substance et le ton.

Le progrès est associé dans nos sociétés occidentales au développement inconditionnel du trafic routier. La voiture est perçue comme la «nécessité absolue» d'une époque hautement technologique. Y renoncer c'est s'appauvrir.

Dans ce contexte, toutes les tentatives de diminution du trafic routier sont vouées à l'échec. Des moyens et des modèles de planification de sucs, des mentalités bloquées par des rituels de refoulement, des lobbies puissants au service de l'automobile cimentent cette tendance fataliste. Année après année, le taux de motorisation ne cesse ainsi de croître.

Plus de voitures exige plus de place pour rouler et parker. Sortir de cette voie de «surmotorisation» paraît impensable.

Motorisation de masse: l'impasse

L'omniprésence de l'automobile détermine pourtant notre cadre de vie. Elle conditionne un modèle unique de développement des structures urbaines et de comportement des investisseurs basé sur le «drive in».

Autour des parkings, à côté des voies rapides, en dehors des villes émergent de nouveaux centres d'activité, d'achat, de sport et de culture. Floignée des centres des localités, la banlieue est mal

Illustration tirée de l'extrait Iconographia.com - Mythologie classique



Créer cette nouvelle ère des transports passe par un bouleversement des mentalités: un travail de Sisyphe.

pensée et conçue pour un habitat individuel entièrement dépendant de la voiture et de la route.

Avec quelques mesures mineures d'adaptation certains prétendent que le trafic peut continuer à se développer.

Catalyseur, gestion du trafic et de la télématique routière, modération parcimonieuse de la circulation, voire introduction des voitures à «3 litres» sont autant de solutions illusoire.

La motorisation de masse est sans issue. Elle génère des coûts et des nuisances environnementales intolérables.

Soyons créatifs... dans les transports également

Il n'existe aucun remède à l'automobile, nous dit-on. L'innovation est pourtant considérée en Occident comme le garant du développement économique et social, en un mot du progrès. Elle exige la recherche créative d'alternatives. Elle est omniprésente dans les domaines de l'industrie et de l'environnement. En matière de transports, en revanche, personne ne veut parler d'économie, ni diminuer la «surmotorisation». Les problèmes sont atténués, transférés ou évités par des astuces d'organisation. Dans les cen-

tres, là où la voiture gêne, on crée des espaces sans voitures, des ghettos pour les piétons. De telles mesures nécessitent la construction de routes de ceinture et de quelques parkings supplémentaires.

Déplacer les problèmes au lieu de les résoudre, telle est la politique.

Moins de voitures

Le premier commandement de la politique des transports consiste à réduire la quantité de véhicules motorisés et ainsi à limiter le trafic routier. Le slogan «les problèmes de trafic sont moins liés à la possession d'un véhicule qu'à son utilisation anarchique», est erroné. L'achat d'une voiture ne peut en effet être amoitié qu'en roulant.

La motorisation de masse ne permet pas de diminuer le trafic automobile. Elle entrave le développement de l'écomobilité, altère le caractère urbain et détériore la qualité de l'environnement.

La mobilité sans voiture doit devenir une priorité.

Inverser les priorités

Une telle stratégie exige une amélioration des alternatives à l'automobile, reposant sur quatre catégories de déplacements: la marche, le vélo, la voiture communautaire et les transports publics.

Les déplacements à pied sont économiques, efficaces

et peu gourmands en espace. Leurs qualités naturelles d'intégration dans le tissu urbain doivent nous amener à les reconsidérer comme base de toute mobilité. Depuis l'avènement du trafic motorisé de masse, les besoins des piétons ont été négligés, leur importance quantitative et qualitative ont été ignorées dans l'organisation des rues, leur part du marché a diminué.

Repenser les déplacements à pied

Le trafic piétonnier a moins besoin d'île de tranquillité dans les centres villes que de réseaux globaux et couvrants. De tous les moyens de locomotion, son développement mérite la plus grande attention (équipement, viabilisation, liaisons).

Par sa lenteur naturelle, le déplacement à pied ne peut tolérer de temps d'attente et de détours. Son degré de performance et d'attractivité en dépend largement.

Les transports publics doivent en outre lui être entièrement subordonnés: multiplication des arrêts, optimisation des horaires et des accès.

Cette constatation appelle une remarque fondamentale. Reconsidérer les déplacements à pied signifie repenser impérativement l'aménagement local. Densifier les agglomérations, mélanger les activités, implanter des structu-

res d'achats à vocation alimentaire dans les quartiers d'habitation constituent les principes d'un développement du territoire bâti respectueux de l'écomobilité.

Des mesures pour les cyclistes

La renaissance du vélo est possible. Elle demande un peu d'imagination et beaucoup d'engagement. On ne pourra se défaire de l'obsession de l'automobile sur le marché des transports que par un soutien actif au vélo.

Les solutions se trouvent dans la complémentarité avec les transports publics. Pourquoi ne pas mettre en place un système de «bike & ride» pour faire face aux longs trajets, comportant de nombreuses possibilités d'arrêts, de partage dans les gares et dans les autres points névralgiques?

Pourquoi considérer que le vélo est réservé aux plates contrées, alors que les gratte-ciel possèdent tous un ascenseur? Ni la taille, ni le relief, ni le climat d'une agglomération ne sauraient fournir d'excuse valable au manque d'infrastructures.

L'auto-partage

Le collectivisme peut résoudre une partie des pertes de temps et d'efficacité du trafic routier. L'auto-partage sous ses différentes formes (transport semi-public, organisé par des

privés) est promis à un bel avenir.

Il demande toutefois à être intégré à d'ambitieux projets de mobilité locaux, régionaux et nationaux, en complémentarité des transports publics. Le partage automobile deviendra alors la forme la plus individualisée de transport en commun.

Les transports publics, enfin, peuvent gagner en attractivité et en capacité. Leur potentiel d'utilisation ne se limite pas au trafic pendulaire dans les principaux corridors d'agglomération.

Leur offre doit au contraire être personnalisée, s'échelonner dans le temps et s'étaler dans l'espace. Leur desserte doit couvrir la surface d'une région, même la plus reculée.

La mobilité par le bus ou par le rail peut remplir toutes les fonctions traditionnellement attribuées à la voiture: achats, travail, loisirs, vacances. Pour quelle raison serait-il impossible de se déplacer avec une planche à voile, un vélo et deux ou trois valises dans un train?

L'enjeu est de taille: remplacer en Europe 150 millions de voitures de tourisme indésirables. Le financement d'une telle politique est possible. Elle ne devient rentable qu'au moment où les déplacements en commun entrent dans les mœurs et à condition que les dépenses liées au système

automobile ne soient plus à la charge des services publics, des ménages, et de l'économie.

Courage

Malgré deux conférences mondiales sur le climat, aucun changement de politique n'est programmé. Les expériences frustrantes dans les limites posées par les finances, la jurisprudence et les institutions confirment cette prétendue immuabilité de la réalité des transports.

Pour contourner ces blocages, une attitude de pionnier est indispensable. Les défenseurs de l'écomobilité doivent opter pour des positions plus radicales, créer d'autres images du futur et se montrer plus visionnaires. La communication en est l'instrument d'action principal.

Il n'est plus besoin de vanter l'image de l'automobile. La marche à pied, le vélo et les transports en commun souffrent en revanche d'un déficit de promotion à combler.

Le modèle de l'avenir, c'est la mobilité sans voitures, supportable pour les villes et l'environnement. Créer cette nouvelle ère des transports passe par un bouleversement des mentalités. Travail décisif.

Traduit et résumé par Denis Moritz (RWB)

La traduction complète du texte de M. Moritz paraîtra dans les Actes de la journée



Coupon de commande

A retourner au Secrétariat du CCR, Fhg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel, fax 032-724 28 00

Veuillez me faire parvenir

A9-1 Die Zukunft GE-ÖRT DEM FÜSSGÄNGER- UND VELIVERKEHR / L'AVENIR APPARTIENT AUX DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO
Band 1: Stand des Wissens, Massnahmen und Potenziale / Vol. 1: Etat des connaissances, mesures et potentiels
Netzwerk Langsamverkehr (Hg.) / Réseau transports lents, éd.

No de commande 801.610.dl. Prix: env. Fr. 29.-

A9-2 Die Zukunft GE-ÖRT DEM FÜSSGÄNGER- UND VELIVERKEHR / L'AVENIR APPARTIENT AUX DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO
Band 2: Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung / Vol. 2: Vers une réorientation des politiques de transport
Langsamverkehr (Hg.) / Réseau transports lents, éd.

No de commande 801.611.dl. Prix: env. Fr. 20.-

A9-3 Die Zukunft GE-ÖRT DEM FÜSSGÄNGER- UND VELIVERKEHR / L'AVENIR APPARTIENT AUX DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO
Dokumentation zur Tagung vom 6.11.98 in Lausanne (Tagungsband T2) / Actes de la journée du 6 novembre à Lausanne (Rapport T2)
No de commande 801.613.dl. Prix: env. Fr. 20.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

Les déplacements à pied et à vélo

L'exemple genevois

Afin de mieux apprécier le contexte de la circulation à Genève et plus particulièrement celle liée aux mobilités douces, J.L. Gindre retrace un bref historique des étapes marquantes de ces dix dernières années qui fait état de l'achèvement de l'autoroute de contournement, de l'extension de l'unique ligne de tramway existante en direction de la banlieue sud ouest et son raccordement à la gare de Cornavin depuis ses deux extrémités.

Durant la fin de cette période, interviennent cependant trois scrutins que J.L. Gindre qualifie de négatifs :

- automne 1996 : refus du projet de la traversée de la rade (votation cantonale) ;
- printemps 1998 : refus du projet d'aménagement de la Place des Nations et du secteur avoisinant comportant, à part l'aménagement urbanistique, une réduction de la circulation (votation municipale Ville de Genève) ;
- automne 1998 : refus du projet d'un parking sous la Place Neuve et de ses mesures d'accompagnement : diminution de la circulation, création de zones piétonnes. (votation municipale Ville de Genève).

J.L. Gindre précise « ces divers événements ont tous eu un impact, plus ou moins conséquent, sur les déplacements à pied et à vélo à Genève, dans le sens où tous les projets évoqués englobaient des mesures d'accompagnement multimodales très intéressantes.

Pourtant, ces projets ont de plus en plus été mis au point en concertation avec l'ensemble des représentants de groupements concernés et semblaient avoir fait l'objet d'un consensus ».

Dans l'explication du concept « Circulation 2000 », l'auteur donne ces définitions :

«...Le projet Circulation 2000 a pour ambition de concevoir une profonde restructuration des déplacements visant à assurer des conditions de mobilité durable. Le projet est le résultat d'une analyse approfondie du système de transports genevois, fondé sur un important travail préparatoire...

Ils (les principes de C2000) hiérarchisent le réseau... image d'un système plus organisé... (mais) image légère de convivialité entre modes de transports et usagers... redonnent à la sécurité une valeur de conquête... ».

La marche à Genève

En application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) - un projet de loi d'application de droit a été adopté cet automne.

Ce projet confie aux communes le soin d'élaborer des plans directeurs de cheminement piétons.

Pour la Ville de Genève, cette planification directrice comprend :

1 Le plan directeur des réseaux piétons

Document d'intention, synthèse entre les réseaux de quartier ou de promenade il a pour but de servir de ligne directrice aux administrations publiques de la Ville de Genève et de faciliter la coordination avec les communes voisines.

2 Les réseaux internes par quartier

Ils précisent les mesures les plus utiles à prendre en vue de la sécurité des piétons. Ils sont établis sur la base d'analyse conjointe des services de l'administration municipale, de l'Union genevoise des piétons, des Maisons de quartier et associations.

3 Les outils d'aide à la décision

- Plan des générateurs piétons qui font l'inventaire des lieux et équipements les plus susceptibles d'être fréquentés par les piétons.
- Plan des traversées pour piétons qui indiquent les passages protégés, régulés et les kits-école.
- Plan des aires d'attraction des écoles enfantines et primaires, élaboré par le service d'urbanisme pour les besoins de la planification scolaire, il est utilisé comme cadre de référence pour la planification piétonne dans les quartiers.
- Plan de coordination des projets piétons, instrument opérationnel interservice décrivant l'ensemble des mesures à prendre. Il se présente sous forme d'un plan d'ensemble pour la ville de Genève et de fiches de projets opération par opération. L'information de la population est indispensable pour la promotion de la marche comme moyen de déplacement.



La promotion de la marche est indispensable

On peut distinguer à Genève quatre types de projets dont certains sont déjà réalisés.

- Les projets simples réalisés par des marquages, en nombre relativement important.
- Les projets qui nécessitent des adaptations de chaussée, ayant donné lieu à des études et des estimations de coûts.
- Les projets intégrés aux projets et réalisations de grandes infrastructures telles que projets tram, réfection de chaussée, travaux en sous-sol.
- La mise en valeur des promenades pour piétons dont trois ont déjà fait l'objet de publication de cartes des-

criptives soit : de domaine en domaine ; de site en site ; de quai en quai.

Le vélo à Genève

Suite à l'initiative déposée en 1985 par l'ASPIC (Association pour des pistes cyclables) demandant un réseau de pistes cyclables à Genève, le Conseil municipal de la Ville de Genève (législatif) votait en 1987 un crédit de près de 5 Mio pour réaliser une première tranche d'un réseau d'itinéraires cyclables.

En juin 1989, une initiative municipale basée sur celle de l'ASPIC est acceptée à une large majorité. Elle proposait :

- l'accélération des études et des réalisations ;
- La mise en place en 5 ans de l'essentiel du réseau cycliste ;
- la prise en compte des cyclistes dans toute nouvelle étude routière.

Malgré une mise en œuvre accélérée par la proximité de Vélo-Forum en 1992, le rythme s'est affaibli, néanmoins, le réseau actuel compte :

- environ 60 km de pistes et bandes cyclables aménagées ;
- de nombreux contresens, notamment dans les zones 30 km/h ;
- des cases avancées aux signaux lumineux ;
- des phases de teux anticipées ;
- diverses dérogations (tourner à gauche - circulation dans des zones piétonnes ou dans des parcs).

Chaque projet ayant une incidence sur un autre mode de transport est soumis à une Commission Consultative de Circulation qui regroupe 24 membres représentant d'autres administrations concernées et des représentants d'associations et groupements divers. Les aménagements pour cyclistes y sont souvent critiqués compte tenu de leur faible proportion dans la circulation (3%) par les milieux

économiques et les club automobilistes.

L'information est donc primordiale, comme pour la marche, pour encourager la pratique de la bicyclette.

Conclusions

En Ville de Genève, le trafic cycliste a augmenté d'environ 130% alors que le trafic automobile a regressé de 10%, en 10 ans.

Les déplacements à pied sont très difficiles à quantifier. Ils semblent pourtant en légère progression.

Subsistent néanmoins deux questions, pour J.L. Girard :

- Quels espoirs pouvons-nous réellement avoir au niveau de report modal notamment au sujet des 30 à 35000 déplacements voitures, quotidiens, inférieurs à 3 km ?
- Jusqu'où peut aller la cohabitation piétons/cyclistes ou bus/cyclistes ? Faut-il tout réglementer ou doit-on admettre une certaine tolérance ?

Pierre Tissot ■

(ndlr) Si l'on ajoute que le 29 novembre 1998, ce sont les électeurs genevois (Ville de Genève et Canton) qui ont donné la plus forte majorité, de toute la Suisse, en faveur des NLFA (76,3%), on pourrait éventuellement comprendre le rejet systématique de tout aménagement dès qu'il est favorable à l'automobile, quelles que soient les compensations promises (*) aux piétons et aux cyclistes.

(ndlr) Votée en 1985 et entrée en vigueur en 1987, elle laissait aux cantons 3 ans (soit jusqu'en 1990) pour élaborer leurs lois d'application.

Développement axé sur les transports publics

L'exemple du canton de Berne

Le canton de Berne fait office de modèle dans sa réflexion quant au lien qu'il fait entre aménagement du territoire, le développement et les transports et la protection de l'environnement.

Après s'être demandé quel schéma de développement urbain causerait le moins de pollution supplémentaire due au trafic induit et après avoir étudié 3 scénarios : 1) *réurbanisation* ; 2) *croissance régionale axée sur le RFR* et 3) *développement réparti dans la région*, le canton de Berne arrive à la conclusion suivante :

Comme ce sont surtout les villes et les agglomérations fortement urbanisées qui sont actuellement très polluées, on pourrait en déduire (faussement !) qu'il faudrait créer des zones d'habitation et de travail en périphérie, c'est-à-dire là où il existe encore des zones à bâtir et des « réserves de pollution » (scénario 3).

Or, cette stratégie serait

manifestement contre-productive :

- La pollution globale est multipliée dans toute la région par rapport à ce que donnerait le scénario 1 (réurbanisation).
- Les émissions augmentent également dans les zones fortement urbanisées car le trafic est imbriqué dans l'espace (relations avec la ville) contribuant à polluer davantage les zones fortement urbanisées.

Un urbanisme à vocation écologique doit donc s'éloigner du scénario 3 et se rapprocher d'une combinaison des scénarios 1 et 2. Cela permettrait d'économiser les dépenses qu'il faudrait prévoir ultérieurement pour lutter contre cette future pollution.

Eventail de quelques mesures nécessaires

- Création de bassins d'emploi sur des nœuds du système de TC dans la ville de Berne et dans certaines com-

munes de la petite agglomération.

- Augmentation de l'offre de logements dans la petite couronne de la ville.
- Parallèlement, réduction des zones à bâtir à la périphérie de l'agglomération.
- Suppression de zones à bâtir non construites dans les régions qu'il est impossible ou difficile de desservir par les TP ; parallèlement, augmentation de la densité des zones dans le secteur d'attraction des gares.
- Réhabilitation des quartiers et des centres (desservis par les TC) par l'intégration d'équipements sociaux et culturels.
- Favoriser l'écomobilité.

Le canton de Berne a commencé à mettre en pratique, ce qui figure dans beaucoup de textes. C'est avec grand intérêt que nous suivrons la mise en place de ce concept modèle.

Alain Rouiller / Yvan Capt

Défendre les intérêts des piétons

Regina Bernel, juriste à l'Association droits du piéton, a donné un exposé sur le rôle qu'on accorde – ou plutôt que l'on n'accorde pas – aux piétons dans notre société. Pourquoi leurs besoins sont-ils si peu pris en considération, pourquoi est-il nécessaire de les défendre?

D'une manière générale, les piétons passent au second plan dans les décisions. Prenons deux exemples pour nous en convaincre.

En décembre 1997, le Parlement donnait au Conseil fédéral la compétence de légiférer en matière de largeur des camions. Silva Semadeni, Conseillère nationale et présidente du groupe parlementaire piétons, mit en évidence, lors du débat parlementaire, les conséquences négatives que cela impliquait pour les piétons dans les villes et les villages. Après le débat elle nous a écrit un mot: «Je ne pourrai pas influencer la révision de la LCR. Les piétons face aux camions et aux normes internationales sont inexistant».

Au niveau des cantons, on observe le même mépris, lors de la suppression de passages pour piétons jugés dangereux avec le nouveau droit de priorité. On supprime les passages plutôt que de trouver un aménagement satisfaisant.

Pourquoi ne tient-on pas compte des piétons?

Marcher est aussi banal que respirer ou regarder. Cela ne coûte rien et tout le monde le fait. Lorsque l'on dit que l'on travaille pour une association de piétons, il n'est pas rare qu'on nous réponde: «Avons-nous vraiment besoin d'associations pour tout?»

Dans les milieux influents, le désintérêt pour les piétons est grand. La plupart des décideurs sont mobiles, c'est-à-dire qu'ils se déplacent en voiture. Les enfants, les mères de famille et les personnes âgées même s'ils représentent un groupe important de la population ne peuvent que difficilement défendre leurs intérêts.

Au niveau constitutionnel l'on se concentre aussi sur les ouvrages d'art et les machines. Cette logique se retrouve dans la législation. Par exemple, dans la LCR la marche apparaît au chapitre «Autres usagers de la route». Les passages pour piétons sont signalés comme des dangers (trian-

gle avec la pointe en haut). Si les piétons étaient considérés comme faisant partie intégrante du trafic, le signal qu'on aurait choisi eût été le signal de priorité (triangle avec la pointe en bas).

Par conséquent, dans ces conditions tout changement de la LCR visant à améliorer la situation du trafic non motorisé est considéré comme une effraction. Les rues résidentielles, le 30 km/h, les zones piétonnes, tout cela n'est que des effractions.

Par ailleurs, le trafic piétonnier n'a pas sa place dans l'administration fédérale. L'Office fédéral des routes s'occupe des routes nationales et dépense des millions pour cela. Les autres offices du DLTEC s'occupe peu du piéton.

Il manque un office dont la tâche serait de s'occuper des besoins et aménagements du trafic lent (piétons et vélos). Pourtant, pour l'environnement ou l'égalité des sexes, l'on a reconnu depuis plusieurs années le problème.

Les motifs d'espérer

Le seul point d'ancrage est la section des chemins pour piétons et de randonnée pédestre à l'Office fédéral de la protection de l'environnement.

S'appuyant sur la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), l'OFFEP peut au moins soutenir le travail que mène l'ADP.

«Energie 2000» soutient aussi les communes qui pren-

ent des mesures favorables aux piétons et aux cyclistes.

Nouvelles personnes

La présence de plus en plus significative de femmes en politique est aussi un point positif pour les piétons. Ce n'est pas un hasard, si c'est une femme qui préside le groupe parlementaire piétons. Les femmes font aussi leur entrée dans la commission du Fonds de sécurité routière qui distribue chaque année environ 15 millions de francs.

Des exigences à poser

Un certain nombre d'exigences à court et à moyen termes sont à poser:

- la création d'un Office fédéral qui est responsable des déplacements lents (piétons et vélos).
- à moyen terme revoir la Constitution: on assignera à la Confédération la tâche de s'occuper d'une répartition équilibrée de la mobilité. Ce sera l'occasion de se poser la question de fond qui n'a jamais été posée depuis l'avènement de la motorisation à savoir au nom de quelle liberté les véhicules peuvent-ils limiter la liberté des autres modes de déplacements.
- les actions de la Confédération devront être examinées à partir d'une répartition équilibrée de la mobilité. Cela impliquerait une nouvelle LCR, de nouveaux financements et de nouvelles structures administratives qui tiendraient compte des piétons. ■

Echos de l'Assemblée générale de l'ADP

A l'occasion de cette assemblée générale, la cinquantaine de participants a pu prendre connaissance des diverses mesures prises à Chambéry et notamment de son «aire piétonne». Lorenzo Custer, architecte et conseiller du GTMI a présenté une vidéo qui montrait les différents aménagements réalisés avec des commentaires bienvenus du responsable du projet M. Deronzier à Chambéry.

Cette entrée en matière a donné l'occasion de discuter de l'expérience de Berthoud et de la nécessité d'obtenir en Suisse une telle signalisation (zone à priorité piétonne, limitée à 20 km/h).

Lors de la partie statutaire, l'Assemblée a accepté le changement de nom de l'Association qui sera à partir de juin 1999: «*Mobilité piétonne*».

Aménagement du territoire et écomobilité

Pourquoi parler d'aménagement du territoire et d'urbanisme dans une recherche sur les piétons?

C'est tout simplement parce que l'aménagement du territoire et l'urbanisme jouent un rôle déterminant quant à la localisation, des lieux d'habitation d'une part et des autres activités d'autre part.

Et cette localisation est déterminant quant aux distances et quant au choix du mode de déplacement. Ainsi, l'aménagement du territoire est en fait au cœur du problème des déplacements à pied et à vélo.

Mixité des fonctions

D'abord, un exemple choisi au hasard: le quartier où j'habite. La Coop et la Migros et d'autres magasins sont à 2 minutes à pied. Mon travail à 10 minutes à pied (c'est vrai que tout le monde n'a pas cette chance).

Avec les transports publics, je suis en ville ou à la gare en 7 minutes. Je peux même prendre le bateau. Toutes les écoles, de l'école enfantine jusqu'au gymnase, se trouvent dans un rayon de maximum 10 minutes à pied.

Seule ombre au tableau: le bruit nuit que la Coop du quartier risque de disparaître.

Mon voisin d'en face est un fanatique des voitures (il en a cinq). Il ne met jamais ses pieds dans un bus ou dans un train (mais le week-end, il part avec son vélo sur le toit de la voiture).

Il a une entreprise de peinture (il y a en effet pas mal d'artisans dans le quartier) et n'envisage pas de déménager, car il trouve qu'il est très bien placé par rapport à sa clientèle.

Conclusion

Dans un tissu urbain dense, les distances sont courtes et une grande partie des déplacements peut se faire à pied ou à vélo. Par ailleurs, un tissu dense se prête bien aux transports publics. Ainsi, celui qui n'a pas de voiture a facilement accès à tout, et celui qui veut ou doit utiliser la voiture, peut le faire.

Habitat dispersé

Le second exemple se trouve à une quinzaine de km de Genève.

A Genève, il y a beaucoup de cadres. Leur rêve, c'est de vivre à la campagne, si possible dans une commune où l'impôt est plus faible qu'à Genève. Cette demande ne déplaît pas aux agriculteurs de la Côte vaudoise; qui refuserait de vendre son champ de patates à 300.- ou 500.- le m²? Le cadre de mon exemple a trouvé un coin presque

idéal, pile à côté de la sortie de l'autoroute. Bon, il y a le bruit, mais avec le mur anti-bruit ça va.

Nutre cadre va naturellement au travail à Genève en voiture. Pour les achats, il y a tout ce qu'il faut, sur Suisse et sur France, à quelques minutes en voiture. Quant à l'école, elle est juste de l'autre côté de l'autoroute, mais il y a six feux rouges... c'est trop dangereux et la mère préfère conduire les enfants en voiture. D'ailleurs elle passe sa journée à faire le taxi-car, après l'école, il y a le tennis, le piano, etc.

Conclusion

Lorsque le développement urbain est basé sur l'automobile, les distances parcourues sont longues et la plupart des déplacements doivent obligatoirement se faire en voiture. Celui qui n'a pas de voiture est fortement limité dans ses déplacements.

Ce développement urbain basé sur l'automobile a vraiment commencé dans les années soixante et il a été très vite mis en question. En 1973, un rapport largement débattu à l'époque constatait que «la tendance actuelle va manifestement à l'encontre des objectifs principaux de l'aménagement national du territoire.» Il a été «scotché» en même temps que la première version de la loi sur l'aménagement du territoire. 23 ans plus tard, en 1996, l'Office fédéral de l'aménagement du territoire a publié un nouveau rapport, et le constat qu'il fait ressemble beaucoup au précédent.

Nous sommes en 1998 et la dispersion urbaine continue de plus belle. Le rapport de l'OFAL a été adopté par le Conseil fédéral. Va-t-il connaître le même sort que celui de 1973?

Lydia Bonanomi ■



Dispersion urbaine et écomobilité sont incompatibles.

Du nouveau à l'IREC et au GCR

C'est bon de pouvoir prendre sa retraite en sachant que ce qu'on a fait va continuer. Et aussi se renouveler, car Dominique von der Mühl est loin d'être un «double».

Mais nous partageons, en raison peut-être de notre formation commune d'architecte, de nos parcours professionnels, en tout cas de nos intérêts, une même disposition à aborder les problèmes globalement et un certain nombre de valeurs.

Pour nous, la rue n'est pas seulement une voie de circulation, mais aussi un lieu de vie et de rencontre. Ce n'est pas parce qu'elle est rapide et grosse, qu'une voiture compte plus qu'un piéton ou un qu'un cycliste, au contraire. Les accidents d'enfants et le fait de devoir les accompagner partout ne sont pas une fatalité, mais des problèmes à

Nouveau président

M. Serge Beuchat, conseiller régional pour le Jura depuis plusieurs années a accepté de reprendre la présidence du GCR.

Né à Cornil dans le Jura, Serge est marié et père de 3 enfants. Diplômé en génie civil de l'école d'ingénieurs de Fribourg, il a mis très tôt ses compétences au service du bureau Hufmann-Robaduey-Walther SA. Son engagement, son esprit d'initiative et sa grande capacité d'écoute et de tolérance le mène rapidement à la tête du département «génie civil» du bureau RWB, qui compte aujourd'hui quelque 60 collaborateurs.

Proche de la nature, respectueux de l'environnement et soucieux de sécurité, il s'investit dans le domaine de la modération du trafic. Il a travaillé comme chef de projet pour divers aménagements routiers dans de nombreuses communes, notamment à Meltembert et à Delémont que nous avons visités lors de notre journée «Rue de l'Avenir dans le Jura».

Le GCR se réjouit de pouvoir profiter des qualités professionnelles et humaines de Serge, à qui nous souhaitons plein succès.

Pierre-François Schmid

résoudre.

Lorsqu'un réseau routier est saturé, la solution ne réside peut-être pas dans la construction de nouvelles routes, mais dans le rapprochement des lieux, etc. Bref, il s'agit de

casser des tabous pour ouvrir la voie à l'innovation.

Le cahier des charges de Dominique von der Mühl est lourd. Sur un mi-temps, elle soit assumer de l'enseignement, du travail de recherche et de projet, se tenir au courant de ce qui se pense et se fait ailleurs pour alimenter et gérer la documentation sur la modération et l'écomobilité; enfin elle se tient à disposition des habitants pour les conseiller. Mais qui a dit qu'impossible n'était pas français!

Par ailleurs, si elle prend à l'IREC ma succession comme «spécialiste» de la modération, elle est aussi désormais soutenue par l'équipe mise en place autour de la nouvelle chaire d'aménagement du territoire dirigée par le professeur Pierre-Alain Rumley, pour qui l'indispensable coordination entre transports et aménagement du territoire – il ne sert à rien de modérer le trafic si le développement urbain oblige à prendre une voiture pour tout – est une question centrale et constitue une des pistes de recherche essentielle pour les années à venir.

Lydia Bonanomi

Des présidents romands

Depuis sa création en 1981 le GCR a connu 3 présidents provenant de 3 cantons romands différents. Le canton de Vaud a assuré la première présidence en la personne de Bernard Vaney, collaborateur du département romand de Pro Juventute. Le Valais a ensuite assumé cette charge dès 1990 grâce à Pierre-François Schmid, ingénieur en transport, fondateur et directeur d'un bureau privé à Sion. Aujourd'hui Serge Beuchat, un jurassien assume la charge de président du GCR. La vice-présidence genevoise et le secrétariat-général neuchâtelois complètent la touche romande de la direction du GCR.

Pierre-François Schmid, lors de sa présidence de 1990 à 1997 a apporté au GCR la compétence professionnelle d'un ingénieur des transports venant d'un canton qui, contrairement à ce que l'on croit à l'extérieur, a beaucoup fait pour la modération de la circulation. Pierre-François est l'auteur de très nombreuses études de circulation et de modération de la circulation en Valais.

Il est le conseiller ADP/A11/GCR et le conseiller en mobilité d'Énergie 2000 pour le Valais. Merci à Pierre-François pour son engagement à la présidence du GCR.

Alain Ruiller

Rue de l'Avenir

Abonnement 1999

A retourner au GCR, Flg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» 14 numéros par année)

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

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

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

Rue de l'Avenir

GCR
Groupements représentés:

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

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des municipalités romandes de l'Avenir des droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
Secrétariat GCR et ADP
Anne Lissac
Flg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
T 032/724 21 82
F 032/724 21 80
C.C.P. 20 1656 - 6

Président
Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
T 032/466 61 41
Fax 032/466 48 02
E-Mail: rwb_porrentruy@tinwin.ch

Vice-président
Alain RUIILLER
A11 - 14, rue Montebellin
1201 Genève
T et Fax 022/777 10 02
E-Mail: alain.ruiller@epfl.ch

Centre de documentation et appui technique
Groupe de travail «La Rue de l'EPFL»
Coordinatrice: Lydia BONANOMI
Dominique von der MÜHL
Case postale 555
1001 Lausanne
T 021/693 32 98/693 12 07
Fax 021/693 38 40
E-Mail: Dominique.Vondermuell@epfl.ch

Conseillers régionaux
Genève
Alain RUIILLER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg
Jean-Luc RIMB
20, Passage du Cardinal
1700 Fribourg
T 031/424 76 65
Fax 031/21 71 96

Jura
Serge BEUCHAT
(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel
Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2006 St-Aubin Sauges
T 032/835 10 19

Valais
Pierre-François SCHMID
11, rue de Rhône
1950 Sion T 027/322 94 64
Fax 027/322 94 49

Vaud
Voir ci-dessus, Centre de documentation et appui technique