

Rue de l'Avenir

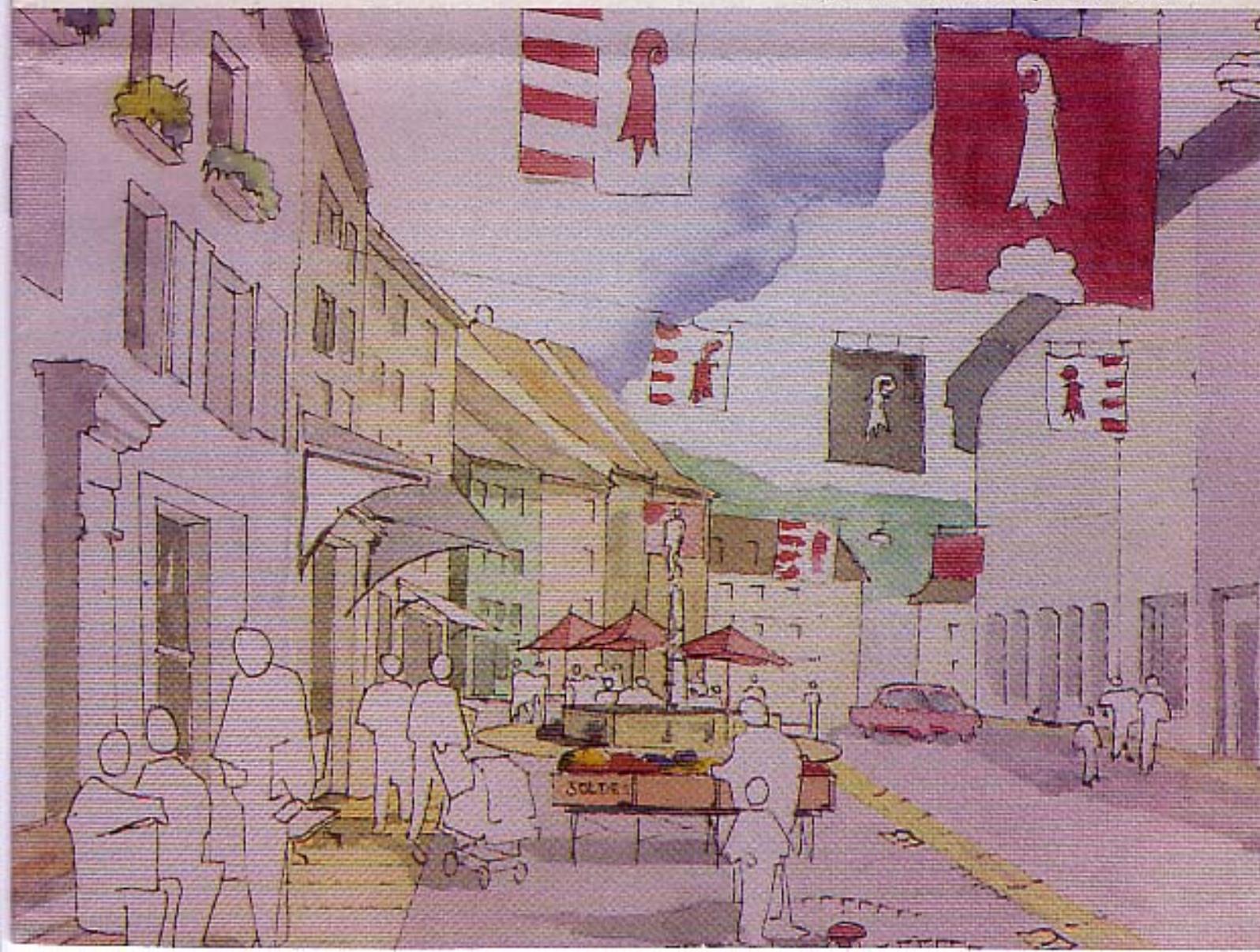
Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 16^e année, 4/99

Dynamisation des espaces publics

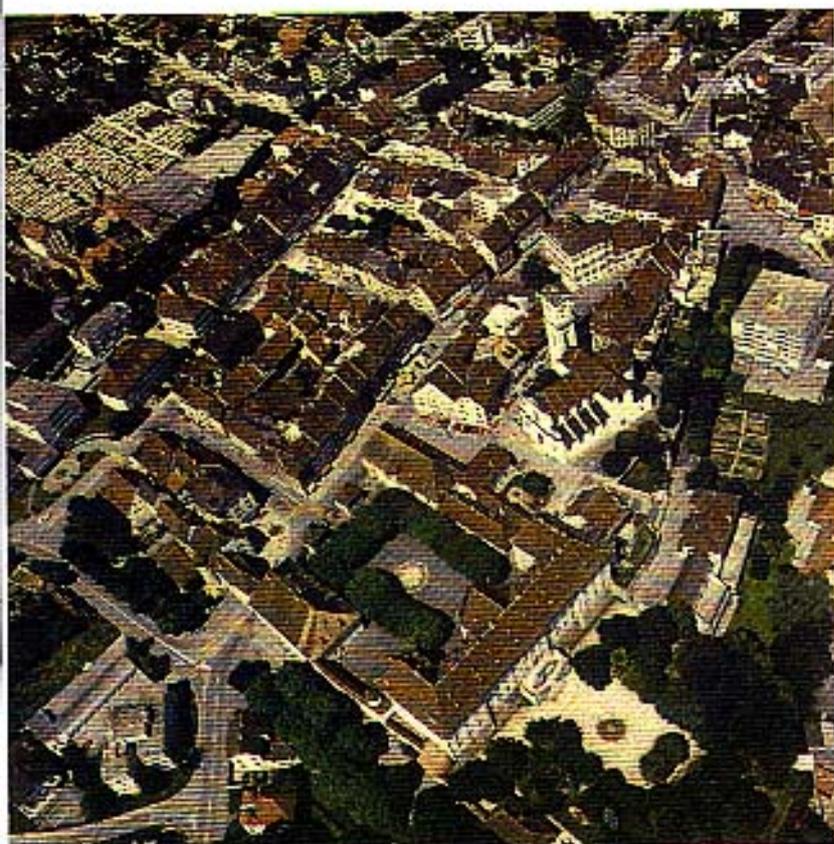
*Esquisse (PJ/RWB SA)
de la nouvelle rue du 23-Juin à Delémont.*



Réaménagement de la Vieille Ville de Delémont

Redynamiser les activités et accroître l'attractivité des espaces publics

Le 31 octobre 1997, le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR) organisait une journée d'études dans le Canton du Jura dont le thème était celui de la «Traversée des petites et moyennes localités». A cette occasion, les enjeux et les perspectives de revitalisation du centre urbain de Delémont avaient été évoquées dans le cadre de la mise en œuvre des résultats de deux concours d'idées en urbanisme consacrés à la Vieille Ville et à la place de la Gare.



Vue d'ensemble de la Vieille Ville.

En juin 1999, le corps électoral de Delémont a accueilli une demande de crédit de près de 5,5 millions qui permettra de concrétiser la première étape du réaménagement de la Vieille Ville par la réalisation du projet «Danse sur le Doux».

Ce projet, qui s'inscrit parfaitement dans les lignes directrices du nouveau plan d'aménagement local (dont la révision s'est terminée en 1997) vise notamment la suppression du trafic de transit, la réduction des places de stationnement à l'intérieur de la Vieille Ville, l'aménagement d'espaces publics réservés aux activités commerciales et aux piétons ainsi que la mise en place d'une nouvelle zone piétonne. Un programme ambitieux qui verra le jour en 2001!

Origines et enjeux du projet «Danse sur le Doux»

En 1991, un groupe de réflexion composé de représentants des partis politiques et des commerçants de Delémont déposait une motion destinée à susciter une analyse sur les mesures à prendre afin de

redynamiser la Vieille Ville et d'accroître son attractivité.

En 1992, la commission spéciale, mise sur pied suite à la motion, rendait le rapport «S.O.S. Vieille Ville» et proposait notamment

- de dévier le trafic de transit, par des mesures d'aménagement permettant d'améliorer la fluidité des circulations sur les rues contournant la Vieille Ville;
- de créer des places de parc à l'extérieur de la Vieille Ville;
- de réduire le nombre de places de stationnement à l'intérieur de la Vieille Ville, afin de diminuer les nuisances, améliorer la qualité de vie des habitants, des clients et des visiteurs et créer des places d'agrément permettant aux commerçants de valoriser leurs produits;
- de créer enfin une véritable zone piétonne.

En 1997, un concours d'idées en urbanisme était lancé dans le but de concrétiser les idées et les propositions définies ci-dessus.

Un jury, composé de professionnels compétents l'architecte



Etat actuel de la rue du 23-juin.

tes, urbanistes, ingénieurs et historiens) a examiné les quinze projets rendus et a attribué le 1^{er} prix au projet «Danse sur la Doux» (auteurs:

avril 1998, a permis, d'une part, de consolider le projet et, d'autre part, d'apporter les adaptations souhaitées par la majorité des groupes d'intérêts



Perspective de la future rue du 23-juin.

RWB Prrentruy avec la collaboration des bureaux Métron et Grilmond & Pétermann).

Procédure d'information et de participation

En août 1997, l'exécutif de la ville de Delémont a nommé la commission spéciale «Vieille Ville - rue du 23-Juin» chargée de mettre au point le projet d'exécution.

Afin d'assurer une information et une participation optimales des habitants et des commerçants notamment, cinq membres issus des groupes d'intérêts concernés ont ainsi été associés étroitement à l'élaboration du projet.

La consultation, lancée en

et des personnes qui se sont exprimés.

La synthèse des réponses reçues a permis de constater, d'une part, que le projet «Danse sur la Doux» était soutenu par la majeure partie des milieux intéressés (partis politiques, groupes d'intérêts) et, d'autre part, que des mesures plus souples étaient souhaitées dans les domaines des circulations et du stationnement.

Signature d'un protocole d'accord avec les commerçants

L'Union des commerçants de Delémont, le Groupement des Commerçants de la Vieille Ville, l'Association Vieille Ville

et la Société d'embellissement et de développement ont signé, en novembre 1998, un protocole d'accord à l'issue de négociations qui ont porté essentiellement sur les questions relatives aux circulations et au stationnement.

Les amendements apportés au projet «Danse sur la Doux» concernaient notamment l'amélioration de la fluidité des circulations sur les rues contournant la Vieille Ville et la création de 84 nouvelles places de stationnement supplémentaires, sur le pourtour de la Vieille Ville.

Suite au dépôt public du dossier et aux séances de conciliation tenues avec les personnes concernées, seules trois oppositions ont été maintenues qui ne contestent toutefois pas les principes fondamentaux du projet.

Ce résultat confirme le succès rencontré par une procédure d'information et de participation particulièrement efficace.

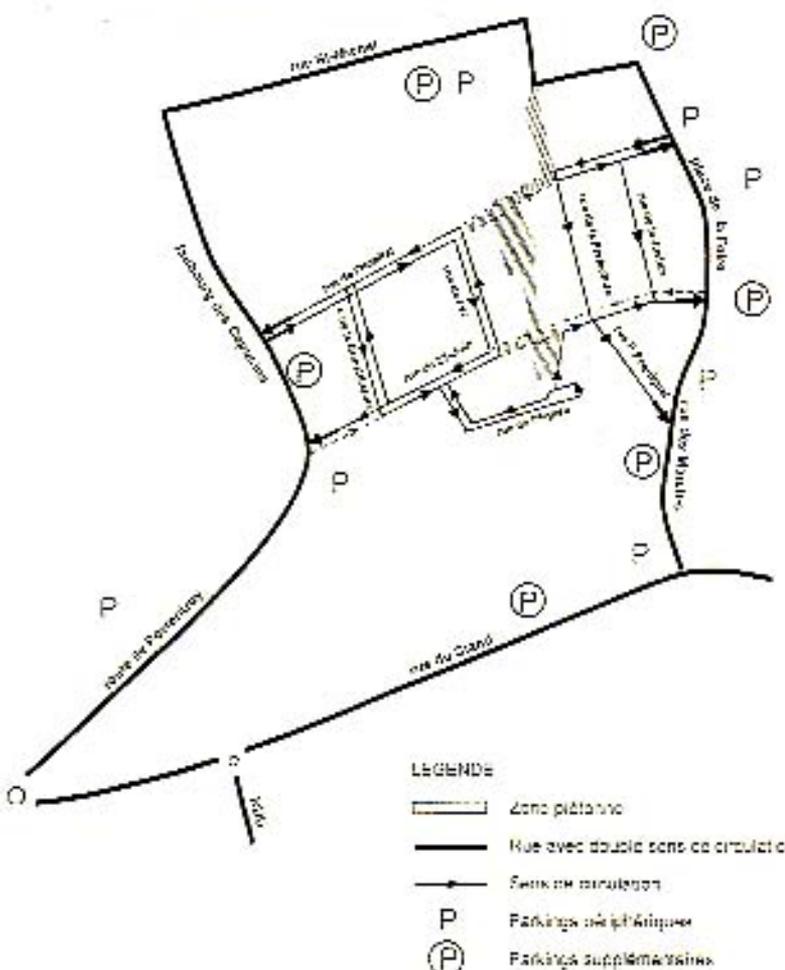
Système de circulation facilement identifiable et accessibilité garantie en zone piétonne

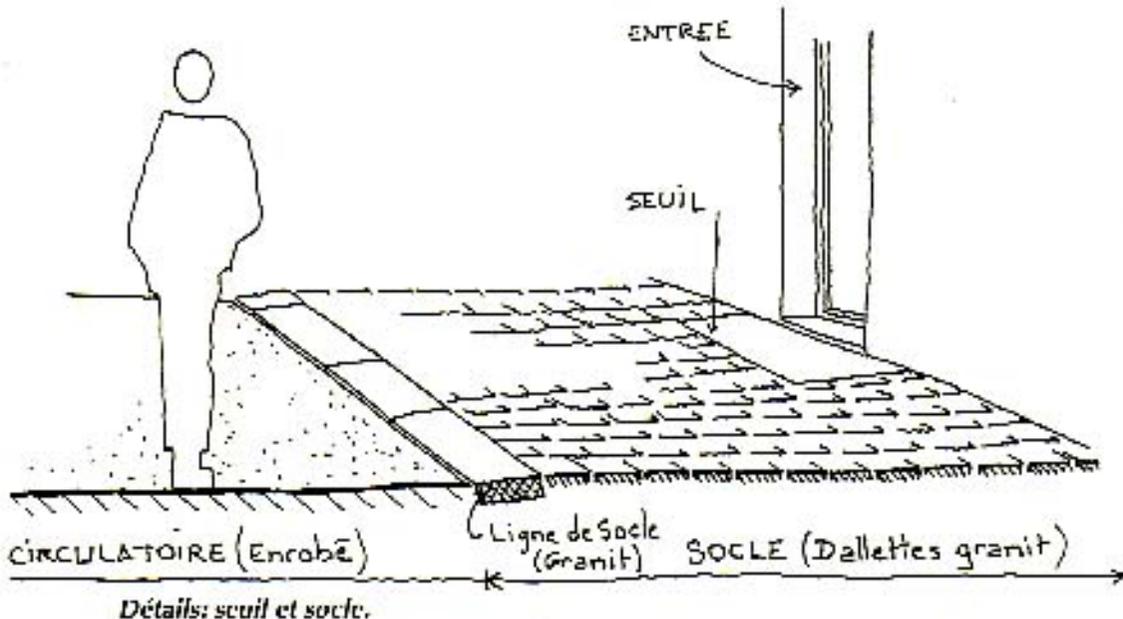
Le système de circulation mis au point permet de créer une zone piétonne au «cœur» de la Vieille Ville.

Les entrées en Vieille Ville se font principalement par la rue de l'Hôpital alors que les sorties peuvent se faire par les issues actuelles.

A l'intérieur de la zone piétonne, les circulations automobiles restent possibles pour tous les usagers qui en ont besoin, à savoir: les livreurs devant accéder aux commerces et aux établissements publics,

Schéma des circulations et du stationnement.





Détails: seuil et socle.

les habitants et les clients de vant charger ou décharger des objets lourds ou encombrants, les taxis transportant des personnes à mobilité réduite et les transports publics.

Capacités de stationnement actuelles augmentées de plus de 50%

Le concept de stationnement proposé permet d'atteindre deux objectifs: d'une part, améliorer l'offre de stationnement actuelle et, d'autre part, accroître les capacités des places de stationnement afin d'augmenter le nombre de clients et de visiteurs qui viennent quotidiennement en Vieille Ville, grâce à l'amélioration du taux de rotation des véhicules.

Les principes de stationnement retenus permettront d'améliorer l'accessibilité en Vieille Ville, grâce à la suppression des «voitures ventouses»: les calculs et les enquêtes effectués laissent apparaître que le nombre potentiel de clients et de visiteurs qui pourront stationner quotidiennement en Vieille Ville passera de 2500 à 3900 véhicules, soit un accroissement de plus de 50%.

Aménagement des espaces publics respectueux du cadre historique

Les revêtements des rues du 23-Juin, de la Constituante et de la Préfecture sont en très

mauvais état. Au cours des dernières années, des colmatages ponctuels ont été effectués, à l'aide de bitume, afin de faire face rapidement aux déprédations les plus graves.

L'état des infrastructures souterraines est également très mauvais, voire catastrophique et dangereux à certains endroits.

Les principes généraux de réfection des surfaces du projet «Danse sur la Doux» sont les suivants:

- mise en valeur, réfection et aménagement des seuils d'entrée des bâtiments, à l'aide des matériaux existants (pierre calcaire) ou sous forme de plaques en pierre naturelle de granit (couleur calcaire);

- aménagement, le long des façades, de socles continus constitués de dalles en pierre naturelle de granit;
- couverture de la chaussée et du reste des surfaces à l'aide de bitume, matériau économique, pratique du point de vue des déplacements et peu bruyant;
- remplacement complet de l'éclairage public actuel composé de luminaires suspendus par un système composé de candélabres et de potences en façades.

La rue de la Préfecture intègre, côté est, un canal qui permet de restituer l'ancien écoulement d'eau du trop-plein de la source de la Doux et qui donne un cachet particulière-

ment plaisant à l'axe principal nord-sud de la Vieille Ville.

Quelques enseignements utiles ...

Le consensus qui s'est dégagé autour du projet «Danse sur la Doux» est le résultat de plusieurs facteurs qui ont joué un rôle déterminant en faveur d'une acceptation du projet par tous les groupes d'intérêt concernés (commerçants, habitants, partis politiques, associations, etc.). Parmi ces facteurs, il faut retenir notamment:

- le concours d'idées en urbanisme, qui a permis, d'une part, de clarifier les objectifs de la politique à mener pour redynamiser la Vieille Ville et, d'autre part, de préciser les buts à suivre en vue de l'exécution du projet (recommandations du jury);
- la qualité du projet «Danse sur la Doux» auquel a été attribué le 1^{er} prix;
- l'intégration de tous les milieux concernés au sein de la commission spéciale chargée de réaliser le projet d'exécution;
- la mise en place d'une stratégie d'information, de consultation et de participation particulièrement efficace qui a débouché sur la signature d'un protocole d'accord avant publication du projet.

Hubert Jaquier,
urbaniste communal

Ancienne rue de la Préfecture: canal de la Doux.





Chat noir

Rues pour tous

Bulletin d'information de l'initiative ATE «Rues pour tous»

Le 11 novembre 1999, organisée par le Bureau de prévention des accidents (bpa), une rencontre a eu lieu sur le thème de la «vision zéro», ce concept visionnaire qui dirige le travail de sécurité routière en Suède. Le professeur Kåre Rumar, de l'Institut suédois de recherche sur la route et les transports, Linköping, y a communiqué des informations de première main. Avec son équipe, il est parvenu à transposer au niveau politique l'idée révolutionnaire selon laquelle aucun décès ni accident grave ne devait plus se produire sur les routes suédoises. Seules victimes tolérées: le temps (dû à une conduite plus lente) ou l'argent (pour des routes plus sûres).

L'usager n'est donc plus désigné comme seul responsable. Selon cette «vision zéro», la responsabilité est partagée par les constructeurs du système des transports et les prestataires de services, exactement comme dans tout autre système moderne. Car quelle industrie ou quelle compagnie d'aviation ou ferroviaire aurait le culot de considérer un certain nombre de morts comme simplement inhérents au système?

Le même jour, l'Union des professionnels suisses de la route organisait une manifestation sur le thème de la modération de la circulation et des zones 30 «bon marché». On voit que la démarche zurichoise s'inscrit dans une tendance actuelle. De plus en plus, communication et sensibilisation sont considérées comme des clés du succès. Et la question d'inclure les routes principales dans la zone 30 fait aujourd'hui partie du débat.

Modération de la circulation au quart de tour!

Les autorités de la Ville de Zurich sont fermement décidées à étendre le 30 km/h à tous les quartiers d'habitation de la ville en l'espace d'une année. Alors que l'introduction des 42 zones actuelles a nécessité huit ans de travail, les 78 restantes seront aménagées à une tout autre allure, et selon un modèle tout à fait nouveau. Au lieu de coûteuses mesures de construction, Zurich mise sur une vaste campagne de sensibilisation.



Du point de vue de l'originalité et, si tout se déroule comme prévu, de l'efficacité, la ville des bords de la Limmat prend ainsi une bonne longueur aux autres villes suisses.

Cette nouvelle philosophie recouvre en grande partie ce que l'ATE cherche à atteindre avec son initiative «Rues pour tous»: instaurer largement et aussi vite que possible un régime modéré en localité, pour en augmenter la sécurité et la convivialité. La démarche zurichoise va loin, aussi loin que possible: elle tire un profit optimal d'un système qu'il faudrait en réalité réformer.

Selon les directives de la Confédération, chaque quartier doit être signalisé clairement comme zone 30, c'est-à-dire comme une exception isolée au sein d'une norme à 50 km/h, et ceci, même si le 30 km/h est bientôt plus proche de la règle

que de l'exception, comme à Zurich. Et bien que les mesures d'aménagements y soient réduites au strict minimum, les zones 30 à venir coûteront tout de même encore des millions, sans que les routes principales deviennent moins dangereuses pour autant. Mais la ville a les mains liées par l'ordonnance sur la signalisation. C'est exactement pour cela que «Rues pour tous» voudrait faire du zone 30 en localité une règle suisse et intégrant les endroits dangereux des routes principales.

Le modèle zurichois mérite qu'on s'y arrête, de toutes les façons. La nouvelle philosophie des transports que nous visons prône une prise de conscience: il s'agit de comprendre personnellement la nécessité d'une conduite plus circonspecte et cette compréhension doit être favorisée par des moyens bien dosés. C'est exactement l'objectif que poursuivent les autorités zurichoises.

Ruedi Raemy

La plus grande ville de Suisse...



Autre instrument, même effet:
l'objectif reste la sécurité.

Les bornes de signalisation rétrécissant
la chaussée créent clairement une
porte d'entrée dans la zone (à gauche).

«Il n'y a pas eu que de mauvaises choses en matière d'aménagements de zones 30 au début des années 90» s'empresse de préciser Hans-Rudolf Wymann, co-responsable du département des transports de la police municipale de Zurich. «Mais il n'y a pas eu que de bonnes choses non plus.» Selon les critères actuels, les procédures étaient alors trop perfectionnistes et donc trop longues et trop coûteuses.

La première zone 30 zurichoise a vu le jour en 1991 à Schwamendingen, un quartier caractérisé par de nombreuses rues surdimensionnées; elle fut aménagée avec les moyens courants à l'époque, c'est-à-dire des relèvements partiels (coussins berlinois), des rétrécissements, des modifications du profil et une réorganisation des places de stationnements, destinés à éviter l'effet «accélérateur» de la rue rectiligne. Dans l'arrondissement 3 aussi (Wiedikon), les oppositions contre les zones 30 mises à l'enquête furent réglées rapidement. Mais par la suite et durant des années, la droite a mis massivement les bâtons dans les roues des tentatives de modération de la circulation et bloqué par des recours quasi toutes les demandes.

Lorsque l'Exécutif s'est mis à débouter à tour de bras les recours déposés en troisième et dernière instance, parfois même sous forme de décisions groupées, l'impasse a été complète. Selon la procédure usuelle, pas moins de dix ans auraient été nécessaires pour aménager ces nombreuses zones soudain autorisées. Le deuxième élément qui a motivé le changement d'attitude des autorités zurichoises a été l'oppo-

sition véhémentement manifestée contre les mesures d'aménagements de l'arrondissement 7, en particulier contre les rétrécissements: rue de quartier typique, la Sonnenbergstrasse incriminée remplissait en réalité une fonction de transit importante et la conduite y était en conséquence plutôt sportive. Hans-Rudolf Wymann concède franchement qu'il y a eu là des omissions et des erreurs: de la planification à la réalisation, trop de temps s'est écoulé et les autorités auraient dû rencontrer la population beaucoup plus activement sans se laisser arrêter par le peu d'écho rencontré lors de la soirée d'information.

Pragmatiques, bon marché, rapides

Résistance contre des mesures d'aménagements, impatience croissante de la part des quartiers qui attendaient depuis des années leur zone 30, flux et reflux dans les caisses publiques: il était grand temps de s'attaquer au problème. Des spécialistes responsables des deux départements concernés se sont donc réunis au sein d'un groupe de travail et ont publié, en moins de temps qu'il faut pour le dire, un document sur la nouvelle stratégie à adopter. Depuis, les premières zones réalisées selon ce nouveau modèle sont déjà entrées en fonction. Bien que la période d'essai ne soit pas encore achevée, les comptes sont déjà éloquentes. Pour la zone pilote de Mühlebach, 125'000 francs auraient été prévus, précédemment; or, seule la moitié de ce montant, environ, a été nécessaire. Et les autres zones 30 devraient coûter au total un tiers de moins que prévu, soit plusieurs millions de francs de moins.

...se transforme en métropole du 30 km/h

Si l'on comptait sur la régularité de la signalisation et sur des interventions constructives et techniques pour obtenir le respect des premières zones 30, la stratégie actuelle emprunte aujourd'hui de nouvelles voies: l'objectif est de provoquer une prise de conscience et de faire comprendre la nécessité du 30 km/h grâce à des mesures de communication variées, discrètement soutenues par des mesures d'exploitation. Ce nouveau mode d'argumentation doit convaincre les automobilistes qu'une circulation rendue plus fluide par les vitesses réduites n'a que des avantages, pour eux aussi. L'instauration rapide et quasi généralisée des zones devrait favoriser encore l'effet de familiarisation nécessaire. Hans-Rudolf Wymann: «Nous allons faire parler de nous sans arrêt, jusqu'à ce que les zones soient réalisées, pour qu'un changement se fasse dans les esprits. Il s'agit d'un processus. Des réticences personnelles devront peut-être être surmontées au début, mais ceux qui affirment être incapables de rouler à 30 km/h doivent bien reconnaître une chose: en hiver, Dieu sait pourquoi, c'est possible. Lorsque les conditions de route sont précaires et qu'il en va de la sécurité de la voiture, tout à coup tout le monde roule sur des œufs.»

Pour que le changement de régime soit bien établi dès le départ, les mesures à prendre sont déterminées point par point pour chaque zone, et en concertation avec les habitants. En ce moment même, les équipes zones 30 prennent contact avec les associations de quartier, de parents d'élèves et avec les personnes intéressées. L'ampleur de l'engagement de la population reste à clarifier. Suite à la conférence de presse du 9.9.99, au cours de laquelle le nouveau projet de zone 30 a été présenté publiquement sur la base de la zone pilote, plusieurs groupes ont cependant déjà manifesté leur intérêt.



Une mesure d'aménagement tirée de la valise zurichoise. L'esthétique, on le sait, est affaire de goût...

Instructions: fin des chicane pour les zones 30?

Régulièrement, des projets échouaient par le passé à cause de leur coût trop élevé, lié aux interventions constructives considérées comme indispensables pour garantir le respect de la zone 30 exigé par les instructions. Le modèle zurichois, qui ne prévoit qu'un minimum d'aménagements, se contente-t-il de les contourner? Les responsables du projet s'en défendent. Comme l'ATE, ils étaient pourtant régulièrement au front, à l'époque des premières zones, pour réclamer aux autorités fédérales un assouplissement des instructions. Mais aujourd'hui, «ces instructions ne nous gênent plus», dit Hans-Rudolf Wymann.

Si elles sont décriées, c'est notamment parce qu'elles offrent une bonne prise aux opposants. Mais dans le cas de Zurich, les instances de recours ont institué des conditions claires. Les instructions doivent être considérées comme des directives, et pas comme des prescriptions juridiques auxquelles on ne touchera pas un cheveu, estime l'Exécutif. La zone du Hadlaub, dont la surface atteint environ le double de la taille indiquée, en est un

excellent exemple. Aucune interruption artificielle n'était possible dans ce périmètre et pour les usagers, la perception visuelle indiquait clairement qu'ils se trouvaient encore dans la zone. La zone a donc reçu le feu vert de la part de la Confédération.

L'ancien chef du DFJP, Arnold Koller, déclarait en 1994 aux signataires de la pétition «Schweizer-Familie» (soutenue par l'ATE) que les communes et les cantons disposaient d'une marge de manœuvre suffisante pour appliquer les instructions de façon flexible et adaptée à la situation. Cette déclaration semble enfin devenir réalité, sous la pression de l'initiative «Rues pour tous». Aujourd'hui, les autorités ne peuvent plus s'abriter derrière les instructions.

Les ingénieurs et la police parlent la même langue

L'ignorance classique dans laquelle se tenaient ingénieurs et policiers a fait place à une collaboration intense: «On effectue les visites ensemble, on discute de la réalisation technique en partant de notre expérience et des statistiques d'accidents; de quoi avons-nous besoin et où, qu'en est-il des travaux d'entretien, etc.»

Du fait de la bien plus grande indépendance des collaborateurs, une «valise» zone 30 a été conçue pour garantir que la stratégie soit réalisée partout dans les faits. Son contenu n'est pas établi une fois pour toutes, mais il varie selon les situations. Pour l'instant, on sait du moins en quoi consiste l'équipement de base de chaque zone, l'équipement auxiliaire à n'utiliser qu'en cas de nécessité et l'équipement ultérieur, qui entre en vigueur uniquement lorsque les contrôles en démontrent la nécessité. Au niveau de l'information, l'équipement de base consiste en communiqués de presse, circulaires aux habitants, affiches et banderoles. Dès qu'une zone entre en vigueur, un radar indicateur est installé

pour indiquer leur vitesse aux automobilistes. Les véritables contrôles assortis d'éventuelles sanctions ne sont effectués qu'après une période d'adaptation raisonnable.

La liste de l'équipement de base se résume à un seul objet à savoir, les totems signalant les portes de la zone. Avancées de trottoir, voies piétonnes (surfaces blanches, rectangulaires), ralentisseurs optiques (bandes blanches transversales) et éléments délimitant le parage font déjà partie des moyens supplémentaires, à utiliser avec parcimonie. Les pastilles franchissables pour les carrefours et les coussins berlinois ne sont même utilisés qu'avec l'autorisation du groupe zone 30.

Au besoin, on complétera

Un coup d'œil dans la zone Mühlebach montre comment cette valise se répercute concrètement sur la route. Exceptés les marquages de la chaussée qui sautent aux yeux, on n'y aperçoit guère d'éléments étrangers. La circulation est paisible et la tentation d'accélérer semble évitée sur une bonne distance grâce à l'étroitesse de la chaussée, obtenue essentiellement grâce à de très nombreux parkings alternés, ce qui ne facilite pas, il est vrai, une véritable revitalisation de la rue...



Un frein optique à fort effet ralentisseur, les bandes transversales étant perçues directement par le système nerveux central. L'ordonnance sur la signalisation ne parle pas encore de ce nouveau type de marquage; elle ne l'exclut donc pas non plus.

Les ingénieurs et la police parlent la même langue

L'ignorance classique dans laquelle se tenaient ingénieurs et policiers a fait place à une collaboration intense: «On effectue les visites ensemble, on discute de la réalisation technique en partant de notre expérience et des statistiques d'accidents; de quoi avons-nous besoin et où, qu'en est-il des travaux d'entretien, etc.»

Du fait de la bien plus grande indépendance des collaborateurs, une «valise» zone 30 a été conçue pour garantir que la stratégie soit réalisée partout dans les faits. Son contenu n'est pas établi une fois pour toutes, mais il varie selon les situations. Pour l'instant, on sait du moins en quoi consiste l'équipement de base de chaque zone, l'équipement auxiliaire à n'utiliser qu'en cas de nécessité et l'équipement ultérieur, qui entre en vigueur uniquement lorsque les contrôles en démontrent la nécessité. Au niveau de l'information, l'équipement de base consiste en communiqués de presse, circulaires aux habitants, affiches et banderoles. Dès qu'une zone entre en vigueur, un radar indicateur est installé

pour indiquer leur vitesse aux automobilistes. Les véritables contrôles assortis d'éventuelles sanctions ne sont effectués qu'après une période d'adaptation raisonnable.

La liste de l'équipement de base se résume à un seul objet à savoir, les totems signalant les portes de la zone. Avancées de trottoir, voies piétonnes (surfaces blanches, rectangulaires), ralentisseurs optiques (bandes blanches transversales) et éléments délimitant le parage font déjà partie des moyens supplémentaires, à utiliser avec parcimonie. Les pastilles franchissables pour les carrefours et les coussins berlinois ne sont même utilisés qu'avec l'autorisation du groupe zone 30.

Au besoin, on complétera

Un coup d'œil dans la zone Mühlebach montre comment cette valise se répercute concrètement sur la route. Exceptés les marquages de la chaussée qui sautent aux yeux, on n'y aperçoit guère d'éléments étrangers. La circulation est paisible et la tentation d'accélérer semble évitée sur une bonne distance grâce à l'étroitesse de la chaussée, obtenue essentiellement grâce à de très nombreux parkings alternés, ce qui ne facilite pas, il est vrai, une véritable revitalisation de la rue...



Un frein optique à fort effet ralentisseur, les bandes transversales étant perçues directement par le système nerveux central. L'ordonnance sur la signalisation ne parle pas encore de ce nouveau type de marquage; elle ne l'exclut donc pas non plus.

«A vitesse modérée, les égards mutuels sont possibles»



Le psychologue des transports Armin Steinmann travaillait dans la prévention des accidents, en particulier en lien avec l'aspect humain de la circulation, avant de prendre ses fonctions actuelles.



Avant de travailler à Zurich, Hans-Rudolf Wymann, ingénieur ETH, participait déjà à des expériences pionnières en matière de modération de la circulation et de promotion du vélo, à Berne.

Ruedi Raemy et Urs Geiser se sont entretenus avec les deux spécialistes. Voici les extraits de l'interview qui intéressent particulièrement «Rues pour tous».

Chat noir: Les «voies piétonnes», sorte de passage piéton sans priorité, ont donné lieu à une discussion animée lors de la conférence de presse du 9 septembre. Les moniteurs d'auto-école présents ont reproché leur indétermination juridique, créant une dangereuse zone d'ombre. Quel est votre point de vue là-dessus et que pensez-vous très généralement de la suppression des passages de sécurité dans les zones 30?

Hans-Rudolf Wymann/Armin Steinmann: La suppression des passages de sécurité dans les zones 30 n'est pas nouvelle. Les instructions sur la signalisation de zone montrent déjà très clairement de quoi il retourne: les vitesses basses visent à supprimer l'effet de séparation de la rue. Les enfants en particulier devraient pouvoir établir un contact par-dessus la rue avec leurs camarades d'en-face. On peut aussi se demander quelle est la sécurité réelle d'un passage piéton. La disposition à s'arrêter s'est un peu améliorée avec le nouveau droit de la priorité, mais nous sommes encore loin du compte. De plus, le passage piéton est aussi une restriction puisqu'il doit être utilisé, pour autant qu'il soit à moins de 50 m. C'est tout simplement une question d'habitude. Le problème vient du fait que l'on enlève quelque chose aux gens.

En clair, on remplace une sécurité apparente par une insécurité évidente?

C'est exactement cela. Voilà pourquoi est née l'idée d'une voie piétonne sans contrainte légale, ce qui n'est peut-être pas encore assez connu, il est vrai. Mais nous avons déjà eu

des discussions approfondies à ce sujet lors de rencontres de quartier: ce fut un succès et les gens ont bien compris l'enjeu.

Le critère décisif reste ici celui de la vitesse. Une vitesse modérée permet aux usagers du trafic de tenir compte les uns des autres. Avec le temps, certaines relations vont à nouveau se rôder; il est évident que l'automobiliste continuera à accorder la priorité lorsqu'une personne aveugle indique avec sa canne qu'elle souhaite traverser le carrefour.

L'objectif doit être une nouvelle culture des transports et cela ne se fait pas du jour au lendemain. Pour amener ce changement, il faut des moyens plus modérés que des chicanes. Nous renonçons à une politique de culpabilisation et nous disons: «Participer à cette démarche est un avantage pour vous aussi». Bien sûr, nous restons des policiers et notre tâche est aussi d'assurer le respect des règles de la circulation. Tôt ou tard, s'il le faut, nous interviendrons tout de même. Nous défendons un modèle qui combine idéalement prévention et répression. Car l'une n'empêche pas l'autre.

Comment gérez-vous la priorité de droite, qui peut être une source de danger dans les zones 30?

Pour pouvoir simplifier une situation complexe, il faut abaisser le niveau de vitesse; c'est exactement ce que nous faisons, et cela marche. Car des vitesses modérées autorisent même des entorses. Il faut revenir au principe de la responsabilité personnelle, même si c'est à nous de donner les signaux d'alarme. C'est la raison de toutes ces surfaces

blanches, des ralentisseurs optiques et des pastilles, un réhaussement très faible et franchissable. Il faut aussi placer le signal du carrefour assorti d'un panneau pour la priorité de droite.

Bien sûr, l'autre situation existe aussi: dans une «ancienne» zone 30, les collisions s'accumulaient et un «Stop» a dû être remis; c'est parfois l'ensemble de la circulation qui doit changer dans un quartier. Dans une année, nous avons accumulé des expériences; tout n'est pas encore fixé et certaines choses seront peut-être relativisées.

En quoi consiste pour vous la «juste mesure» pour le marquage de la chaussée? Dans la zone pilote de Mühlebach, il saute pourtant assez violemment aux yeux.

L'utilisation de ces ralentisseurs optiques est faite à dessein et basée sur les recherches de psychologie de la circulation. Le «problème» est qu'ils doivent bien être perçus et donc qu'une bande doit mesurer au minimum 50 cm. Six bandes dessinées à la suite semblent très impressionnantes du point de vue des piétons. Mais c'est l'optique de l'automobiliste qui reste déterminante. Il s'agit d'un moyen connu depuis longtemps, mais très peu utilisé jusqu'ici; l'ordonnance sur la signalisation ne le mentionne nulle part, sans toutefois l'exclure. Certains n'aiment pas cela, mais si nous ne pouvions pas régulièrement tester de nouveaux éléments, pour voir s'ils fonctionnent ou non, la loi ne changerait jamais. Et c'est particulièrement vrai pour la législation sur la circulation routière.

En revanche, nous avons renoncé à la couleur verte et aux inscriptions «Zone 30» sur le sol. Ces signaux ne sont souvent plus perçus aujourd'hui, et ne provoquent plus de réaction, faute d'interprétation. Les ralentisseurs

optiques, en revanche, sont enregistrés inconsciemment, ils agissent directement sur le système nerveux central. Pour être perçus à travers le pare-brise, les signaux auraient dû être agrandis de telle façon qu'ils auraient pris trop de place.

Que se passe-t-il à Zurich sur les routes principales, où les besoins de modération de la circulation sont connus en de nombreux endroits?

Nous nous occupons actuellement d'une initiative parlementaire du PS («Des routes à vivre»), qui pourrait provoquer des discussions plus animées que les zones 30. Beaucoup croient encore que la vitesse permet un transit élevé. Il reste beaucoup à faire pour changer cette opinion.

La ville et le canton commencent à discuter des routes où il convient d'essayer des nouveaux modèles. Pour nous, le 30 km/h sur les routes principales est une question tout à fait actuelle, mais elle n'est pas du ressort de la ville. A Zurich, pratiquement toutes les routes principales sont classées routes cantonales et la ville ne peut rien décider seule en matière de construction ou de signalisation. Mais, je crois que nous pouvons le dire, la ville de Zurich s'engage en faveur de la sécurité routière et la convivialité.

Nous sommes responsables de la gestion de la circulation dans son ensemble et pensons qu'elle doit être aussi sûre et fluide que possible sur les routes principales, à vitesses plus basses simplement, ce qui est de fait le cas à cause de la quantité de voitures. Le grand problème, ce sont souvent les heures creuses, où les routes désertes invitent à conduire plus rapidement. Même si dans le cadre de son programme «Argus 24», la ville de Zurich contrôle les vitesses et les feux 24 h, sur 24 à de nombreux endroits, et donc plus sévèrement qu'ailleurs. ■



Les affiches de la campagne ont quitté le domaine de la stricte modération de la circulation et sont devenues des petits clin d'œil ou cadeaux d'anniversaire pour les trentenaires. Car «La vie commence à 30»... qu'il s'agisse de kilomètres ou d'années!



Déposée le 16 mars 1999 avec 112'395 signatures valables, l'initiative «Rues pour tous» de l'ATE est actuellement au Conseil fédéral, qui doit rédiger un message au Parlement. Si le Conseil fédéral renonce à proposer un contre-projet, le message devrait paraître dans les mois à venir, au plus tard à mi-mars 2000.

«Rues pour tous» demande l'introduction du 30 km/h généralisé en localité. Des exceptions seront possibles partout où la sécurité et la protection des riverains contre le bruit le permet. Ainsi, le réseau des routes principales, et en particulier les traversées de localité ou des zones industrielles, pourra être réservé et la vitesse maximale de 40 ou 50 km/h maintenue.

Généralement, les initiatives qui réclament un changement important dans la vie quotidienne suscitent des réactions de défense parmi la population. Seul l'examen approfondi des avantages et des désavantages d'une requête populaire peut lui permettre de s'imposer dans les milieux a priori sceptiques. Qu'une initiative liée à la vitesse de circulation donne lieu à des discussions acharnées et des réactions émotionnelles n'est pas nouveau. Il est d'autant plus important de maintenir la discussion à un niveau rationnel. Chaque année, quelque 55'000 accidents provoquant 17'000 blessés et plus de 200 morts ont lieu sur nos routes; cela devrait suffire pour que le législateur agisse enfin!

Avez-vous des questions sur l'initiative, souhaitez-vous vous engager dans la campagne? Annoncez-vous au moyen du coupon ci-dessous ou rendez-nous visite sur notre site Internet www.rues-pour-tous.ch

Nous présentons volontiers l'initiative dans votre groupe de parents d'élèves, votre association de quartier, le comité de votre parti politique ou d'une organisation intéressée. Communiquez-nous votre intérêt au moyen du coupon ci-dessous ou par téléphone au 031-328 82 00. Merci d'avance!

Impressum

Editeur:

Association Transports et Environnement (ATE)

Tél. 031-328 82 00, fax 031-328 82 05

<http://www.vcs-ate.ch>

<http://www.vcs-ate.ch>

Texte/Conception: Urs Geiser

Mise en page: Karen Cordas

Traduction: Dominique Hartmann

Impression: Nesselter SA, Hirschthal

Tirage: 2'000

E-mail: rues-pour-tous@vcs-ate.ch

Merci de prendre contact avec moi:

- je voudrais m'engager dans la campagne de votation
- nous souhaitons une présentation de «Rues pour tous» dans le cadre d'une soirée d'information

Veillez m'envoyer

- plus d'informations sur «Rues pour tous»
- des informations sur l'ATE
- Merci de corriger mon adresse
- Merci de me rayer de votre liste d'adresses

Expéditeur/Expéditrice:

Nom:

Prénom:

Rue:

NP/Localité:

Tél. prof: Tél. privé:

Ecomobilité à La Cluse – La Roseraie



Dans le cadre du programme «L'énergie dans la cité» d'Énergie 2000, l'ATE a interpellé avec succès l'Etat et la Ville de Genève afin de promouvoir une expérience de déplacements «doux» dans un quartier de Genève. Ce projet a été cofinancé par la Confédération, l'Office cantonal de l'énergie et l'ATE, qui l'a piloté. La Ville de Genève a offert un premier emploi à une géographe-urbaniste dans le cadre de son action contre le chômage.

Le groupe de travail était très diversement constitué: l'ATE, des services de la Ville (aménagement urbain, urbanisme, entretien du domaine public) des offices cantonaux (transports et circulation 'OTC' et énergie 'OCEN'), de l'Association de la Maison de quar-

tier de Plainpalais, de représentants de l'Association des habitants et de l'Association des parents d'élèves.

Propositions d'actions

La première étape est aujourd'hui terminée. Après 18 mois d'études et de réflexions

et une enquête-ménage rondement menée par le groupe (avec l'aide de l'EPFL), 39 propositions d'actions en faveur de l'écomobilité dans le quartier Cluse-Roseraie sont présentées sous forme d'un cahier de 80 pages.

La Ville de Genève accepte...

Christian Ferrazino, conseiller administratif de la ville de Genève a d'ores et déjà annoncé que l'exécutif de la Ville acceptait pour étude les différentes propositions formulées.

Les projets en veilleuse dans le quartier ont été réactivés (réaménagement de rues et places) et un crédit d'études et de premières concrétisations (agrandissement des espaces piétons, zones 30, rues résidentielles, itinéraires cyclables) soumis au législatif communal.

La demande de crédit de Fr. 357 000.- comprend en outre un volet «information et sensibilisation des habitants» qui permettra lors de la 2^e étape, et avec l'aide du programme «l'énergie dans la cité» d'Énergie 2000 de réaliser une campagne d'incitation à l'écomobilité dans le quartier de Cluse-Roseraie.

Alain Rouiller, ATE,
responsable du projet

Le diagnostic du quartier

La densité de population, la proximité du centre ville, la concentration et la mixité des fonctions, font du quartier de La Cluse – La Roseraie un quartier propice aux déplacements «écomobiles».

17 000 personnes y résident (175 000 dans la ville). La densité d'habitants y est plus élevée que dans le reste de la ville. Les familles sont sous-représentées, mais la classe d'âge de 20 à 30 ans, ainsi que les personnes étrangères sont sur-représentées. Les mouvements migratoires sont les plus importants dans la ville et le nombre de logements vacants est marquant.

13 200 emplois sont situés dans le quartier (soit 10% de l'ensemble des emplois en ville), notamment en raison de la présence de l'hôpital, qui emploie plus de 6000 personnes.

6400 automobiles sont immatriculées dans le quartier. La pro-

portion est de 0,5 véhicules par habitant de plus de 20 ans. Elle est identique à la moyenne de la ville. Compte tenu de la densité d'habitants, on relève 85 véhicules par hectare, soit pratiquement le double de la moyenne en ville.

Les axes qui entourent le quartier voient passer 25 000 à 45 000 véhicules par jour. Les axes internes au quartier 10 000 et 15 000 véhicules par jour. La rue Dancet est la rue interne du quartier qui subit la plus forte pression en matière de trafic avec une charge de 15 000 à 20 000 véhicules par jour.

Ainsi, de nombreuses rues du quartier subissent d'importantes nuisances sonores. Les valeurs limites d'immission sont dépassées de jour comme de nuit dans de nombreuses rues. Les valeurs d'alarmes sont dépassées de jour comme de nuit sur le boulevard du Pont d'Arve.



La révolution de la mobilité

Qu'il s'agisse de la circulation, des transports publics ou des aménagements urbains, la société va au devant de nouveaux choix qui ont nom : zone 30, espaces conviviaux et transports adaptés. Vieillessement de la population oblige. Ingénieurs du trafic, architectes et urbanistes se sont confrontés aux professionnels de l'action sociale et des établissements médicalisés à l'occasion de la journée romande «Ruc de l'Avenir» le 5 novembre à Fribourg.

«**M**es genoux flanchent, je perds l'équilibre dans la rue... on n'ose plus sortir en ville, ils roulent comme des fous... je ne prends jamais le bus, les marches sont trop hautes pour mes jambes et ça fait du bien de sortir; seulement on ne sait pas où s'arrêter pour s'asseoir! ... Je ne vais plus dans les grands magasins, c'est trop vaste et j'ai peur des escaliers roulants».

Francis Monnin, anthropologue et responsable d'un centre de jour à Lausanne, plante le décor et s'interroge: comment les personnes âgées, que leurs forces déclinantes obligent «à prendre leur temps», font-elles face à une société qui va toujours plus vite?

Les solutions passent, d'une part, par des exercices de remise en forme physique qui apaisent rapidement les craintes et, d'autre part, par divers aménagements urbains propres à favoriser la qualité de vie, dont bénéficieront aussi les enfants et les plus jeunes.

Accidents signes d'inquiétude

Selon une étude récente, 64% des piétons impliqués dans un accident sur la voie publique ont plus de 65 ans, alors que les retraités ne représentent actuellement que 19% de la population suisse.

Ces chiffres indiquent un dysfonctionnement, s'inquiète Dominique von der Mühl, architecte et collaboratrice scienti-

fique de l'Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC/EPFL). Les capacités physiques et cognitives diminuent à un moment où pouvoir se déplacer à l'extérieur représente un besoin fondamental et vital (se nourrir, maintenir sa santé physique et une vie sociale).

Les accidents révèlent une situation que l'on apprécie encore mal (stress, prise de médicaments, etc) et appellent différentes mesures de prévention:

- sécurité (abaissement des vitesses, amélioration des traversées, modération du trafic);
- confort et agrément (cheminements continus, espaces conviviaux, lieux de détente, éviter les détours et les dénivelés);
- planification (participation des personnes âgées, expérimenter les difficultés sur le terrain)
- information sensibilisation de tous les usagers de la voie publique.

Le piéton âgé, qui a le temps, importe autant que l'automobiliste pressé, une bonne manière de redonner leur place dans la société à celles et ceux qu'elle qualifie d'*inactifs*.

Collaborateur scientifique au Bureau pour la prévention des accidents (BPA), Gianantonio Scaramuzza indique qu'un bon aménagement des passages protégés (emplacement, visibilité, signalisation)

diminue sensiblement les risques d'accidents.

Quant à Anne Tissot, secrétaire romande de *Mobilité piétonne*, elle plaide pour un abaissement généralisé des vitesses en milieu habité, un élément fondamental trop souvent négligé.

Un automobiliste roulant à 30km/h est plus attentif au comportement des autres usagers de la voie publique que celui qui roule à 50 km/h et les conséquences d'un éventuel accident seront beaucoup moins graves.

Transports: adaptations nécessaires

Le Nord vaudois met à l'épreuve pendant deux ans un service de coordination des transports adaptés aux personnes à mobilité réduite (SAMir).

Ses protagonistes, Francesca Piazza, du Service cantonal des assurances sociales, et Yves Kühne (SAMir), s'efforcent d'articuler l'offre (transports publics, taxis, transport-handicap, etc) sur la demande (besoins des personnes âgées et/ou handicapées) et recherchent des solutions de financement pour les transports de loisirs, indispensables à la qualité de vie, mais non couverts par les ressources habituelles.

Avec une volonté affirmée d'en analyser les aspects économiques, cette expérience révèle des besoins cachés, mais aussi de réelles dispositions à y répondre.

Avec *Passé partout*, le canton de Fribourg a mis en place depuis plusieurs années un système de transport individualisé performant et peu onéreux pour les personnes handicapées ou affaiblies; celui-ci s'articule sur les cinq districts et fonctionne sept jours sur sept avec le concours de près de 400 bénévoles heureux de leur engagement.

En ce qui concerne les transports publics, de timides améliorations se font jour, mais perdent parfois de leur efficacité, si les autres acteurs concernés n'apportent pas les modifications nécessaires, comme le relève Beat Schweingruber, architecte et responsable du Bureau suisse *Personnes handicapées et transports publics*.

Si les autobus «qui s'agenouillent» au bord des trottoirs font souvent merveille, les véhicules à plancher surbaissé (rutiers et ferroviaires) perdent une bonne partie de leur utilité, lorsque l'on ne prend la peine de relever le niveau des trottoirs ou des quais.

Aménagement: retour à la ville compacte

Ancienne collaboratrice de l'IREC et architecte, Lydia Bonanomi, lutte depuis longtemps contre l'habitat dispersé et la multiplication des grandes surfaces en périphérie qui entraîne la disparition des petits commerces de quartier.

suite à la page suivante

Une zone à priorité piétonne à l'essai

La ville de Berthoud expérimente depuis 1996, dans le cadre du programme Energie 2000, en collaboration avec l'ATE et Mobilité piétonne, la «Flanierzone» (voir Rue de l'Avenir 2/98). Très vite, celle-ci a fait des envieux et un postulat aux Chambres fédérales demande que cette nouvelle signalisation soit reconnue. L'Office fédéral des routes a souhaité qu'un essai ait aussi lieu en Suisse romande avant de l'officialiser. C'est la commune de Saint-Blaise (NE) qui a été retenue.

Malgré les demandes de communes, il faudra attendre l'évaluation des expériences

pilotes faites à Berthoud et à Saint-Blaise, pour voir quelles sont les conditions à

prendre en compte pour une modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière.

Trois règles de base

Les principes de cette zone que nous choisissons d'appeler ici «zone à priorité piétonne» (la traduction française officielle n'est pas encore déterminée) sont les suivants:

- priorité générale accordée aux piétons sur l'ensemble de l'espace routier;
- priorité de droite applicable aux carrefours;
- vitesse limitée à 20 km.

Il s'agit d'appliquer les règles de la rue résidentielle à un contexte de zone.

Le régime des places de parc devant les commerces favorisent un taux de rotation élevé.



La moitié de la bourgade d'Hermance (800 habitants), sur la rive gauche genevoise du Léman, a été transformée en «zone résidentielle» à 20 km/h avec priorité aux piétons. L'autre partie du village (Bourg-Dessus), y compris la route cantonale, connaît le régime 40 km/h.



suite de la page précédente

Autrefois jeunes, les banlieues de villas vieillissent maintenant. Comment leurs habitants se déplaceront-ils, lorsqu'ils ne pourront plus conduire? Individualistes à souhait, ils ne pourront guère se prévaloir de la solidarité plus présente en ville et des commerces de proximité qui y subsistent encore.

Seule solution à long terme, la reconstitution d'un tissu urbain compact et diversifié fa-

vorable à la vie sociale et à la protection de l'environnement.

Dans la périphérie de Berne, la commune de Muri - Gümliigen s'efforce depuis plusieurs années de créer un environnement plus favorable à la qualité de vie des personnes âgées.

Présidente de la commission communale de santé publique, infirmière de métier, Verena Szentkuti-Bächtold, a analysé avec l'aide de la population intéressée les correctifs à apporter en matière d'aménagement

des circulations, de l'éclairage public et des infrastructures.

Un groupe d'experts a esquissé des solutions que la commune a mises en œuvre au gré d'un plan d'investissement réparti sur cinq ans.

Patience et ténacité sont venues à bout des réticences officielles et les partenaires s'attaquent maintenant à l'amélioration des transports.

«Nous sommes tous des vieux en sursis qui veulent l'ignorer aussi longtemps que

possible», relève encore Gérard Linguey, journaliste et meneur de la table ronde.

A la lenteur des personnes âgées répond la paresse à envisager des solutions nouvelles et des mesures impopulaires aux yeux des «actifs» B. Et si parfois les personnes âgées hésitent à modifier des situations et des comportements qu'elles ont contribué à créer, des changements se dessinent dès maintenant dont toute la société ne pourra que bénéficier. ■



Des marquages en couleur rappellent que nous sommes dans une zone à priorité piétonne avec le régime de la priorité de droite.

pas de rue à trafic important. On peut d'ailleurs regretter que l'ancienne route cantonale, désormais délestée du transit, n'ait pas été intégrée dans l'essai.

Un début prometteur

En fonction depuis quelques semaines, la cohabitation piétons/voitures se passe plutôt bien. Les commerçants semblent satisfaits des quelques places en zone bleue qui ont été remplacées par des places très courte durée (10 minutes).

Anne Tissot

Suivi de l'expérience

Le suivi des essais est assuré par D. Grob, de Mobilité piétonne et par D. von der Mühl, architecte à l'IRFC/FPEI, qui travaillent au projet avec le bureau Boss de Neuchâtel. Des comptages ainsi que des observations sur le terrain ont été menés avant l'essai et le seront pendant. Un rapport contenant ces divers éléments sera remis à l'Office fédéral des routes (OFROU) cet été.

Le périmètre de la zone

Saint-Blaise est un village viticole de 3600 habitants situé à l'est de Neuchâtel sur les bords du lac. La zone retenue par l'essai est grosso modo le centre historique du village avec ses commerces. Selon les rues, la charge de trafic est de 1000 à 2000 véhicules/jour.

A la différence de Berthoud (BF), ce périmètre ne comporte



Les panneaux installés aux entrées de la zone expliquent les principes à respecter.



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFI
- **Pro Jeunesse**
- **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 Tissot

Flg de l'Hôpital 4
2000 Neuchâtel
T 032/724 32 82
Fax 032/724 38 80
E-mail rue.avenir@maginet.ch
C.C.P. 20 - 7856 - 6

Président
Serge BLUCHAT
77, route de Farnocis
1900 Porrentruy
T 032/466 61 41
Fax 032/466 48 02
E-mail serge.bluchat@bluewin.ch

Vice-Président
Alain ROUILLER
ATE - 18, rue Montbrillant
1201 Genève
T 022/777 10 02
Fax 022/777 10 05
E-mail alain.rouiller@span.ch

Centre de documentation et appui technique
Groupe de travail «La Rue» de l'EPFI
Dominique von der MÜHL
Case postale 555
1001 Lausanne
T 021/893 42 07
Fax 021/893 38 40
E-mail
Dominique.Vondermuhl@epfi.ch

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

Fribourg
Jean-Luc RIMF
2D, passage du Cardinal
1700 Fribourg
T 026/424 76 65
Fax 026/121 71 95
E-mail espaces.cnv@vbc.ch

Jura
Serge BLUCHAT
(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel
Yolande NORTH
2, ch. de l'Isère
2026 St-Aubin-Swages
T 032/835 10 19

Vallée
Pierre-François SCHIMM
10, rue du Rhin
1950 Sion T 027/222 91 64
Fax 027/322 91 49

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



Abonnement 2000

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

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-), soutien Fr. 100.- (FF400.-)

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

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____