



Rue de l'Avenir

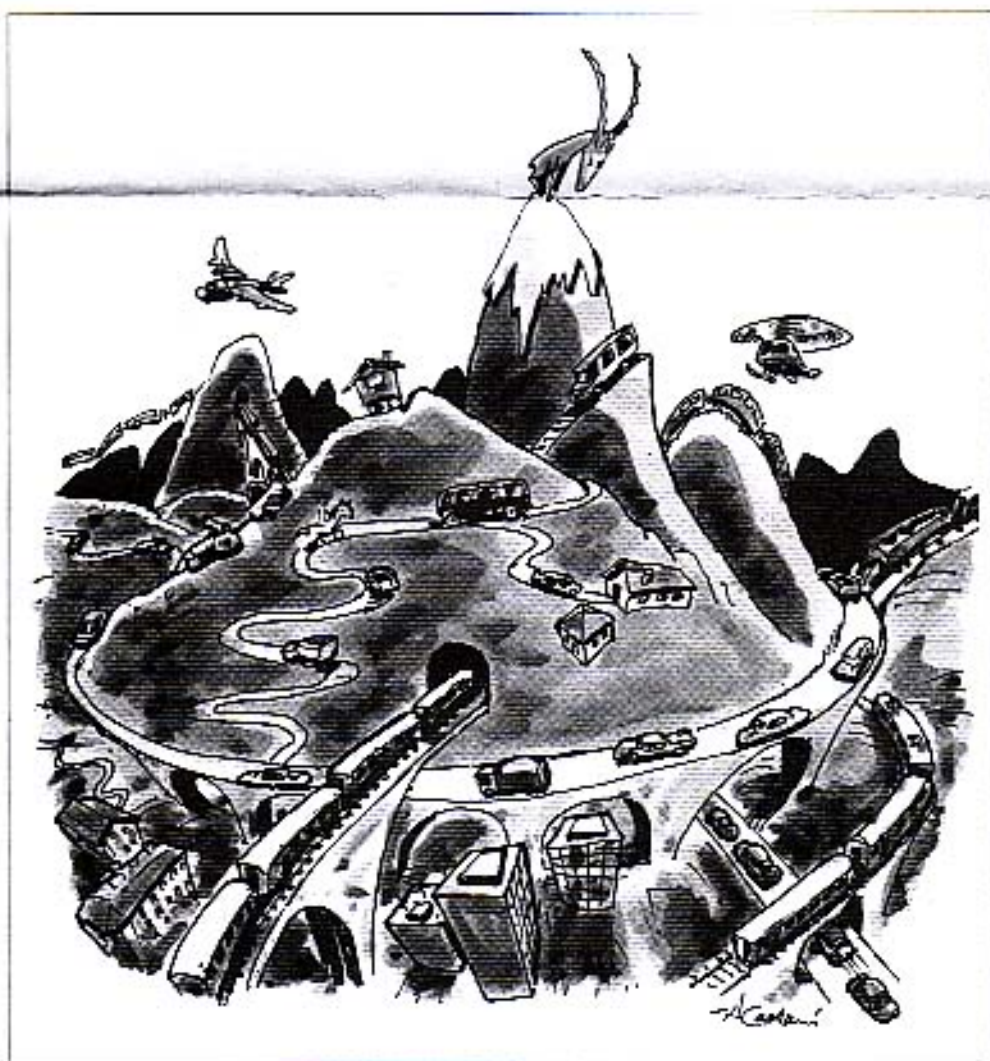
Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année.

1/97 14e année

JAB 2002 NEUCHÂTEL

Ouvrages récents

Mobilité, développement durable
et modération du trafic



Abonnement 1997

Le GCR vous remercie de bien vouloir vous acquitter de votre abonnement 1997 (Fr. 20.-/Fr. 100.- (abo. de soutien) au moyen du bulletin de versement ci-joint.

Le service de documentation de l'IREC

La modération du trafic

La promotion de l'innovation par la diffusion de connaissances est l'un des rôles importants d'un institut comme l'IREC. Ainsi, nous réunissons depuis une quinzaine d'années un grand nombre de documents ayant trait à la «modération du trafic». Quelques 5000 livres, comptes rendus de congrès, rapports de recherche et articles spécialisés sont enregistrés sur support informatique (bibliomaker). Une trentaine de périodiques spécialisés sont systématiquement dépouillés. Chaque document fait l'objet d'une indexation thématique permettant des recherches précises.

Cette documentation sur la «modération du trafic» est ouverte à toutes les personnes intéressées. On peut procéder de différentes manières.

Commande de liste par mots-matières

Si on est intéressé par un ou plusieurs sujets particuliers, on peut demander les listes des documents enregistrés selon le ou les mots-

matières s'y rapportant. Différentes combinaisons sont possibles:

- Des listes cumulant plusieurs mots-matières (par exemple «piétons» et «sécurité» et «routes principales»). On évite dans ce cas la répétition de mêmes documents.
- Des listes résultant de la combinaison/exclusion de plusieurs mots-matières. Ces listes ont l'avantage

d'être plus courtes, car elles ne figurent que les documents enregistrés à la fois sous les 2 (ou plus) mots-matières. Par exemple, si on cherche la liste traitant des effets des rehaussements de la chaussée, on combinera «rehaussements» et «effets/efficacité des mesures».

Les documents peuvent ensuite être envoyés en prêt par la poste.

Consultation sur place

C'est la façon la plus efficace. La personne intéressée prend rendez-vous. Sur place, la demande est précisée et on sort les listes correspondantes, puis on peut trouver sur les rayons les différents documents et les emporter.

Contacts:
1. Bâle/Genève, tél. 021/693 32 94;
Service de documentation,
C. Keller, tél. 021/693 32 94

Liste des mots-matières

• ACTIONS D'HABITANTS/DE GROUPES/PARTIS/ENTREPRISES • ALLEMAGNE • AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE • ARGUMENTS • ASSOCIATIONS/ORGANISMES • AUTOMOBILES • BAIE (MT) • BASES LEGALES/NORMES/RECOMMANDATIONS • BELGIQUE • BERNE (MT) • BIBLIOGRAPHIES • BRUIT • CAMPAGNES D'INFORMATION/EDUCATION • CAPACITE ROUTIERE • CARREFOURS/GIRATOIRES/PLACES • CENTRES • CHEMIN DE L'ECOLE • COMMERCE/ARTISANAT/ENTREPRISES • COMPORTEMENT DES USAGERS • CONCEPTIONS GLOBALES • CONSOMMATION D'ESSENCE • COÛTS /ÉCONOMIES/FISC • DECROCHEMENTS HORIZONTAUX • DENEIGEMENT/CLIMAT • DUREE DES PARCOURS • ÉCLAIRAGE • EFFETS/EFFICACITE DES MESURES • ENFANTS • ENTRETIEN/VOIRIE • ENVIRONNEMENT • ESSAIS/SIMULATIONS • ETUDES D'IMPACT • EUROPE/INTERNATIONAL • EXEMPLES/CAS • FEMMES • FRANCE • GENEVE (MT) • GESTION DU TRAFIC • GRANDE-BRETAGNE • HANDICAPES • ITALIE • LAUSANNE/VAUD (MT) • LUCERNE (MT) • MANUELS • MATERIAUX/DETAILS • MESURES • MESURES CONTRE TRANSIT • METHODES/STRATEGIES/PLANS • MODERATION DU TRAFIC • MOTORISATION • PAYS-BAS • PERSONNES AGEES • PIETONS • POIDS

LOURDS/LIVRAISONS • POLICE DE LA CIRCULATION • POLLUTION DE L'AIR • PROBLEMES/CONSTATS/SANTE • PROFILS/LARGEURS/DIAMETRES • PRONOSTICS/CROISSANCE/DEVELOPPEMENT/HISTOIRE • PROTECTION DES EAUX • QUALITE ARCHITECTURALE/ESPACE PUBLIC • QUARTIERS NEUFS • REFERENCES • REHAUSSEMENTS • RESEAUX • ROUTES DE CONTOURNEMENT/NOUVELLES ROUTES / . SOUS-VOIES /PONTS • ROUTES PRINCIPALES • RUES DE QUARTIER • RUES RESIDENTIELLES • SCANDINAVIE • SECURITE/ACCIDENTS • SIGNALISATION LUMINEUSE • SIGNALISATION/MARQUAGES • STATIONNEMENT • STATISTIQUES • SUISSE • SURFACES POUR LE TRAFIC • SWISMETRO • TECHNIQUE AUTOMOBILE (VELOS) • TRAFIC LOISIRS/TOURISME • TRAINS • TRAMWAYS • TRANSPORTS AERIENS • TRANSPORTS COLLECTIFS SPECIAUX/CAR SHARING /SKATING • TRANSPORTS-GENERALITES • TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS • TRAVERSEES DE VILLAGES • TRAVERSEES PIETONNES • TYPOLOGIE D'HABITATION • VALAIS • VEGETATION/FAUNE • VELOS • VIDEOS • VITESSES DE CIRCULATION • VOLUME DU TRAFIC/REPARTITION MODALE/MOBILITE • ZONES • ZONES 30 KM/H • ZURICH (MT)

Liste des abonnements

- *Annales de la voirie*, Paris
- *Basler Veloblatt*, IG Velo beider Basel
- *Bast info*, Wissenschaftliche Informationen der Bundesanstalt für Strassenwesen, Bergisch Gladbach
- *Bulletin bpa*, Berne, Bureau suisse de prévention des accidents
- *Circuler: le magazine de la prévention routière dans la commune*, Paris
- *Contrada*, Bioggio, Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana
- *DISP: Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung*, ORL/ETH, Zürich
- *Dokumentation Strasse: Kurzauszüge aus dem Schrifttum über das Strassenwesen*, Köln, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
- *Environnement: bulletin de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage*, Berne
- *ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld Städtebau und Verkehr*, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn
- *Forschungsdienst Fahrrad*, Bremen, ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
- *Fussgängerzeitung*, ARF, Zürich
- *IDV: Informations-Dienst-Verkehr*, Berlin-Wedding, Arbeitskreis Verkehr und Umwelt
- *Journal ATE*, Association transports et environnement
- *Informationen zur Raumentwicklung*, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn
- *Katzenauge*, Forum für Umwelt und Verkehrsgruppen in der Region Zürich (a cessé de paraître)
- *Les cahiers de l'I.A.U.R.I.F.*, Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France
- *Les villes / die Stadt*, Union des villes suisses (USV), Berne
- *OCDE. Sections transports et recherche routière*, Paris
- *Revue du Comité de la sécurité routière*, Paris
- *Route et trafic = Strasse und Verkehr*, Solothurn: Union des professionnels suisses de la route = Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
- *RPG - NO - Informationsblatt*, Zürich, Raumplanungsgruppe Nordostschweiz
- *RTS: Recherche, Transports, Sécurité*, Arcueil: Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
- *Rue de l'Avenir*, Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
- *Strassenverkehrstechnik*, Köln: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
- *Trans-flash*, Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux, CERTU, Lyon
- *Transports urbains, le forum des transports publics*, Courbevoie: Groupement pour l'étude des transports urbains modernes (GETUM)
- *Urbanisme: le manuel des acteurs de la ville*, Paris
- *Vélocité*, Strasbourg: FUBicy - Fédération française des usagers de la bicyclette
- *Verkehrszeichen, für die Bewegung im Umweltschutz*, Mülheim an der Ruhr

Le service de documentation de l'ATE

Autopartage, consommation d'essence des voitures de tourisme, zones 30, modération de la circulation: autant de thèmes qui n'ont plus de secret pour le service de documentation de l'ATE.

Trois personnes, dont une francophone, sont à votre disposition pour établir une bibliographie ou envoyer des documents.

Ouvert à tous

Le service de documentation de l'ATE est ouvert à tous, membre de l'ATE ou

pas. Il dispose de quelque 3000 livres et brochures et de 15000 articles de journaux. Un tiers des documents sont en français, plus de la moitié en allemand et 15% sont en anglais.

Hanspeter Oprecht (responsable), Donia Dahmouni (francophone) et Hans Wittwer vous renseigneront volontiers.

Un service qui a la cote

Le service a atteint un rythme de croisière avec 3000 téléphones par année en

moyenne. «Après la parution de certaines brochures, nous recevons jusqu'à cent appels par jour», relève Hanspeter Oprecht.

Actuellement, le tableau comparatif des voitures (bruit, gaz d'échappement, consommation) et le manuel des transports publics tiennent la vedette.

Heures d'ouverture

Le service de documentation de l'ATE est accessible au public du lundi au vendredi, de 8h 30 à 12h et de 13h 30 à 17h.

En dehors des heures d'ouverture, il est possible de laisser un message sur le répondeur. Pour les recherches plus approfondies, il est conseillé de venir consulter la banque de données sur place. Lors de l'envoi de documents, une facture est établie en fonction de leur prix.

Adresse

Documentation ATE, Aarbergasse 62, case postale, 3000 Berne 2, tél. 031 328 82 41, fax 031 328 82 01, e-mail: doc@vcs-ate.ch.

Comptes rendus d'ouvrages récents

Ville plus sûre

Le programme interministériel «Ville plus sûre, Quartiers sans accidents» a abouti à la réalisation d'une quarantaine d'opérations d'aménagement entre 1985 et 1988. Les opérations furent innovatrices et ont rompu délibérément et parfois de façon «audacieuse» par rapport aux doctrines antérieures, qui consistaient à penser que le «bien» allait exclusivement dans le sens du meilleur écoulement du trafic, c'est-à-dire le plus souvent en privilégiant la vitesse et la largeur des chaussées.

Ces opérations ont servi de référence et ont aidé à la prise de décision dans le sens de la sécurité, de la beauté du paysage urbain, afin que la ville redevienne une ville et que la rue ne soit plus seulement une route.

L'objet de ce document est de présenter et de décrire les opérations et en particulier de diffuser le plus largement les résultats du suivi – évaluation de chacune de ces opérations quelques années après leur mise en service; qu'il s'agisse d'éléments quantitatifs (trafic, vitesse, accidents,...) ou qualitatifs (observations des pratiques et des comportements,...).

Ville plus Sûre, Quartiers sans accidents, Réalisations-Evaluations. CERTU, Ministère de l'équipement des transports et du tourisme, Paris, 1994.

Plans de déplacements

La nouvelle loi française sur la qualité de l'air (décembre 1994) renforce le rôle joué par les Plans de déplacements urbains (PDU) et ils sont désormais obligatoires dans toutes les agglomérations (supérieures à 100 000 habitants).

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (CERTU) du Ministère français de l'équipement vient de publier un guide technique sur les PDU. Il propose des éléments de méthode pour élaborer ces plans, qui représentent à la fois un processus de coordination et le contenu d'une politique intermodale. Illustré par de nombreux exemples, il montre que de nouvelles démarches ont déjà fait leurs preuves dans la pratique. Le PDU forme un cadre privilégié afin de définir une organisation prospective, pour l'ensemble du système des déplacements, à l'échelle de l'agglomération. Deux points forts:

- gérer et valoriser au mieux l'existant, avant de créer de nouvelles infrastructures;
- associer des mesures dissuasives sur l'usage de la voiture en circulation et en stationnement, aux mesures de développement de l'offre de transports publics, des vélos et des piétons.

Plan des déplacements urbains, CERTU, Lyon, 1997.

L'automobile ominiprésente

A partir du constat très général du dysfonctionnement du système de déplacements dans les agglomérations françaises, ce dossier présente une série de contributions courtes émanant d'auteurs d'horizons et d'opinions diverses (chercheurs, mais aussi responsables d'entreprises, techniciens, élus locaux, journalistes). Un fascicule d'une soixantaine de pages qui fait le point de la situation – la mobilité quotidienne: automobile omniprésente, transports collectifs en crise et modes de déplacements non motorisés oubliés – met en évidence les enjeux contradictoires... en jeu, et présente diverses propositions et expériences.

Jean-Marc Offner, Les déplacements urbains, «La Documentation française» n°690, 30 octobre 1992.

Transports et développement durable

Le modèle actuel des transports est incompatible avec le développement durable et le principe de précaution au nom duquel nous sommes responsables de la prudence avec laquelle nous préparons l'avenir de nos enfants.

L'ouvrage dresse un diagnostic très fouillé des impacts des choix actuels en matière de transports où la priorité donnée à la route est trop gourmande d'énergie et d'espace. Certaines conséquences sont désormais connues et inquiétantes: pollution des villes, morcellement et dégradation des espaces naturels et bâtis et à plus long terme, effet de serre, ozone, dévitalisation de zones fragiles.

A titre d'exemple, rappelons le problème des déchets des véhicules usagés: en France, ils engendrent chaque année, après valorisation, 400 kilotonnes de déchets spéciaux (huiles usagées, batterie, etc) et 280 kilotonnes de vieux pneus! Ne tablons donc pas trop vite sur le salut que pourrait apporter la voiture électrique, qui si du point de vue de la pollution de l'air a quelque intérêt, ne règlera pas les questions de gaspillage de l'espace et celle des déchets.

Le rapport propose une nouvelle approche des transports et dresse une liste exhaustive des moyens à mettre en oeuvre pour une meilleure prise en compte de l'environnement; il a le mérite de faire une large synthèse de solutions par ailleurs déjà largement discutées en Suisse.

Dominique Druon, Michel Cohen de Lara, Pour une politique soutenable des transports, Rapport au ministre de l'environnement, Paris, 1995.

Je suis l'automobile

Une petite brochure qui tient dans la main et qui en 80 pages fait le tour, dans un langage clair et concis, des problèmes posés aujourd'hui par le phénomène automobile. L'auteur part d'un petit historique instructif sur la naissance de l'automobile et son développement, en passant par quelques chiffres toujours bon à (re)découvrir, pour mettre en évidence des fonctionnements, des enjeux, des conséquences sur les manières de vivre. Une réflexion dynamique et globale, qui montre que parler de l'automobile c'est aussi – surtout – poser la question de quel territoire pour la vie quotidienne. Que voulons-nous, et comment agir?

Jean-Pierre Orfeuil, *Je suis l'automobile*, éd. de l'Aube, 1994.

Protection de l'air

Les objectifs de la politique de la protection de l'environnement et des transports dans notre pays ne permettent plus une planification de la circulation consistant à adapter exclusivement les capacités routières aux besoins probables de mobilité, c'est-à-dire à satisfaire la demande.

L'avenir appartient à une politique orientée sur l'offre autorisant un développement durable. Cette planification cherche à répondre aux besoins de mobilité en combinant judicieusement transports publics, privés et non motorisés, tout en limitant la capacité de l'infrastructure routière de manière à la rendre compatible avec l'habitat et l'environnement.

Cette nouvelle approche nécessite la mise au point d'une méthode de travail appelée «conception fonctionnelle du trafic». Le propos de ce présent guide est de présenter cet instrument de planification et de l'appliquer à un exemple-type. Il intéressera les ingénieurs praticiens.

Protection de l'air et circulation routière, Guide pratique de la planification et de la construction routières, Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne, Office des ponts et chaussées, Reiterstrasse 11, 3011 Berne, 1995.

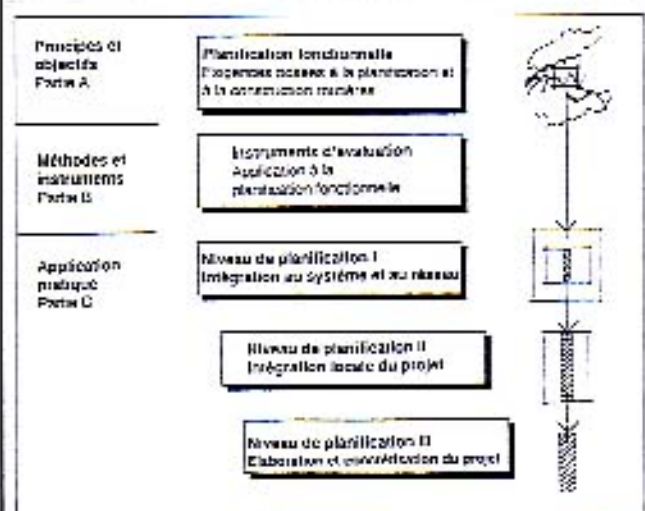


Schéma du guide.

Le prix de la souffrance

Le coût social des accidents de la circulation en Suisse est considérable. En 1994, il était de 6,7 milliards de francs soit l'équivalent du 1,9% du PIB. Les dommages corporels représentant 53% du total, les dommages matériels le 47%. Les nuisances sur l'environnement (bruit, pollution, vibrations) et les atteintes au paysage ne sont pas prises en compte.

Le coût moyen pour les dommages corporels est de 1 800 000 francs en cas de décès, de 800 000 francs en cas d'invalidité et 16 700 francs sans cas d'invalidité. Les dommages matériels ne sont pas compris dans ces montants. Etant donné les sommes en jeu, il apparaît clairement qu'il manque dans ce domaine une aide à la décision pour les élus et les techniciens. En effet, trop de projets, souvent peu coûteux sont refusés sans prendre en compte les coûts sociaux pour la collectivité, sans parler de la souffrance et du chagrin des familles concernées. Ce qu'il reste à faire :

- au niveau européen, rendre plus homogènes les méthodes, définitions et chiffres dont les différences sont aujourd'hui considérables. Les chiffres suisses sont d'ailleurs relativement conservateurs à cet égard.
- au niveau suisse, intégrer, dans un premier temps, le coût social des accidents de la route dans le compte routier national, et dans un deuxième temps, ajouter également les coûts sociaux environnementaux;
- et enfin, utiliser ces données comme aide à la décision pour les élus et les techniciens.

• *Le prix de la souffrance et du chagrin* (Nathalie Schwab Christe, Nils Soguel) IREB, Neuchâtel, 1995.

• Coûts socio-économique des accidents de la route (cost 313) Communauté européenne, 1994.

• Communiqués de presse, Office fédéral de la statistique. Contact Raymond Rossel, section de la santé 031/322 87 77.

Réduire le trafic automobile

Les politiques de transport ne prennent pas véritablement au sérieux les modes de transport alternatifs à l'automobile, parce que la mobilité reste conçue à partir de la voiture, sur une toile de fond de motorisation de masse. On ne pourra pas indéfiniment repousser une réelle remise en question de ce mode de transport et de ses conséquences sur l'environnement, l'urbanisme et la vie quotidienne – aujourd'hui c'est dans les pays de l'Est et en Asie que l'expansion automobile est programmée. L'auteur décrit ce cercle vicieux, donne des pistes pour des solutions et plaide en faveur d'une autre manière de penser les réseaux de transport, un nouveau modèle de société fondé sur des modes de déplacement favorables à l'environnement.

Heiner Meier, *Innovier pour réduire le trafic automobile*, traduction d'un exposé présenté à «Velo-City Conference '95», Bâle, septembre 1995 (traduction Amarcande, Paris, 12 p. A4).

Routes à grand trafic

Le groupe de recherche pour les questions routières et de trafic a publié en 1993 des «Recommandations pour l'aménagement des routes à grand trafic». Sur fond de sécurité routière, de qualité de l'environnement et d'égalité des droits des différents usagers de la route, ce document met en évidence la nécessité de réduire les charges de trafic individuel motorisé, ou du moins leur comportement, et de renforcer les trafics piéton, vélo et par transports publics. Le but principal en matière de planification et d'élaboration des projets d'aménagement est d'analyser la compatibilité entre les besoins propres de chaque utilisateurs et à travers une redéfinition de l'espace public, d'améliorer la sécurité globale.

Des informations intéressantes relatives aux gabarits d'espace libre des différents modes de transport (véhicules, vélos, piétons), aux exigences minimales en matière de plantation ou encore d'assainissement urbain sont données. Des propositions sont également faites dans le domaine de la modération du trafic, par des réductions du gabarit des routes principales à travers les localités, soit optiquement, soit par la mise en place d'éléments construits; par des décrochements horizontaux; par des changements de revêtement; par la création d'îlots de sécurité.

De nombreux éléments de détail sont traités, dont les aménagements de carrefour pour les vélos; le traitement des conflits entre voie cyclable et parking longitudinal; le stationnement des vélos; les obstacles pour les handicapés.

Enfin, le problème des carrefours est également abordé, en intégrant notamment les aspects touchant à l'inscription géométrique des grands véhicules (transports publics, livraisons). Divers exemples de cas concrets sont par ailleurs donnés à la fin du rapport.

Cette étude montre surtout qu'il est possible de prendre des mesures de modération du trafic au niveau des routes principales, en tenant compte des besoins de l'ensemble des usagers.

Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Strassenentwurf/Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrstrassen EAHV 93/r Postfach 501362 - D - 50973 Köln. Telefon (0221) 39 70 35 - Telefax (0221) 39 37 47

Espaces urbains et routes principales

Partant des exigences posées par l'exploitation de l'espace contenant des rues principales, ce document de recherche est résolument orienté vers la pratique. Il prend en compte deux niveaux d'interventions: les groupes d'utilisateurs et les aspects globaux tels l'environnement, l'aménagement urbain, la sécurité routière et l'économie. Le but du travail est de montrer comment substituer à des solutions partielles ou illusives, des concepts intégrés et adéquats du point de vue de leur compatibilité avec les milieux urbains. Plusieurs types de solutions sont analysées concernant l'élaboration de concepts intégrés, ainsi que les processus de planification et de réalisation. Une dizaine de cas concrets d'aménagement des espaces routiers en Suisse, en Allemagne et en Hollande sont également présentés.

Parmi les principales conclusions de cette recherche, il faut relever que:

- il est primordial de saisir le «**système global**» et pas seulement certaines fonctions de l'espace rue, comme cela a souvent été le cas lorsque l'on abordait ces problèmes uniquement sous l'angle de la «circulation»;
- il faut absolument harmoniser les mesures possibles, en élaborant un concept intégré, qui doit être **discuté avec tous les intéressés**;
- il existe de nombreux moyens pour atténuer les problèmes dans les rues à forte circulation et d'influencer le comportement des usagers dans le sens d'une **coexistence entre les différents modes de transport**;
- il faut réduire la vitesse de circulation dans les rues principales des villes pour **améliorer la sécurité routière**, ce qui est un objectif urgent.

Enfin, la recherche analyse les possibilités d'accorder systématiquement des subsides par la Confédération, les cantons et les villes pour faciliter l'élaboration et la réalisation de concepts intégrés.

Programme national de recherche - ville et transport - Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes - Bericht 59 des NFP «Stadt und Verkehr»

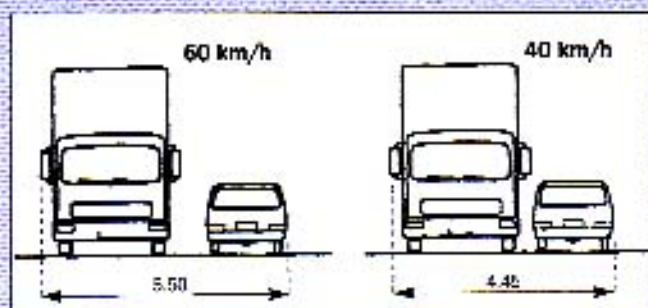
Exemples d'aménagements

Les 10 exemples (un romand et neuf alémaniques) ont été sélectionnés en fonction des aspects techniques (organisation des circulations et le dimensionnement) d'une part, et de la qualité architecturale et urbanistique d'autre part. Pour chaque exemple, on trouve des photos, des plans et de brèves informations sur le genre de trafic, la situation urbanistique, les caractéristiques de l'aménagement et leurs coût, la réglementation du trafic, les origines du projet et les effets et réactions.

L'autre brochure (deux exemples romands, huit alémaniques) comporte la même structure et la même présentation que celles sur les rues de desserte.

*La conduite caline, un principe d'aménagement: 10 exemples de dessertes sûres, ATE.

*Ecomobilité - un principe d'aménagement de route collectives sûres, ATE, 1995. Prix: Fr. 10.- chacune.



A basse vitesse, les véhicules ont besoin de moins d'espace.

Piétons âgés sur la voie publique

En 1994, le Bureau suisse de la prévention des accidents (bpa) a mené une enquête sur les comportements et les attitudes des piétons âgés, particulièrement aux abords et traversée des passages protégés. A côté d'une multitude d'observations précises obtenues principalement à l'aide de questionnaires, les auteurs tirent de leur étude trois constatations fondamentales.

● Les piétons âgés rencontrent davantage de difficultés au moment de traverser la seconde partie de la chaussée. En effet, lorsque le piéton se met en devoir de franchir le passage, il a une bonne vision de ce qui se passe sur sa gauche et l'automobiliste qui approche fait aussi preuve d'attention. Scénario différent sur la seconde partie de la chaussée, les distances sont plus grandes, le véhicule qui approche de l'autre côté est plus difficile à cerner et le piéton qui s'est engagé sur la chaussée ne peut plus vouer toute l'attention requise à l'approche des véhicules.

● Les piétons âgés qui possèdent un permis de conduire ou l'ont rendu connaissent moins de difficultés que les autres. Les chiffres concernant les hommes et les femmes sont sur ce point particulièrement édifiants. Alors qu'une forte proportion de femmes manifestent des craintes, voire de la peur au abords des passages protégés, sentiment qui se traduit par des comportements inadéquats (traverser en regardant droit devant soi, par exemple), la plupart des hommes prennent la peine d'observer ce qui se passe autour d'eux. D'une manière générale, les porteurs de lunettes observent mieux le

trafic et inspirent davantage de respect de la part des automobilistes qui s'efforcent de les observer.

● Les automobilistes s'arrêtent trop rarement aux abords des passages protégés. C'est là probablement l'une des graves difficultés du moment auxquelles les récentes modifications de la LCR n'ont rien changé. Un tiers des véhicules s'arrête à proximité du passage, lorsqu'un piéton s'apprête à le franchir, un deuxième tiers est contraint de ralentir, voire de s'arrêter, parce que le piéton s'est élancé sur la chaussée; enfin le dernier tiers ne modifie pas son allure, de sorte que le piéton doit accélérer le pas, soit laisser passer le véhicule.

Parmi les mesures à prendre: le ralentissement du trafic, le prolongement des phases-piétons de la signalisation lumineuse, une meilleure séparation des flux et surtout la multiplication des îlots centraux qui ralentissent le trafic et obligent le piéton à s'arrêter au milieu de la chaussée. Enfin, la question se pose de l'aménagement de signaux lumineux sur toutes les traversées de quatre voies de circulation. En conclusion les auteurs proposent d'attirer l'attention des usagers âgés de la voie publique sur certaines modifications sensorielles et cognitives qui interviennent avec l'âge. Ces changements sont lents et les intéressés ne les perçoivent guère: ils affectent les aînés aussi bien comme piétons que comme automobilistes. Pour les sensibiliser, on recherche une méthode constructive et valorisante qui ne les déprimerait pas.

Typische Verhaltensweisen und Einstellungen von älteren Fussgängern, enquête pilote par Caroline Biner et Uwe Ewert, Bureau suisse de la prévention des accidents, Berne 1994, 51 pages.

Urbanisme et personnes âgées

Le maintien en bonne santé de la population urbaine ne passe pas seulement par un réseau d'eau potable en bon état et par l'épuration performante des eaux usées, mais aussi par un urbanisme bien compris. Se mouvoir dans un univers physique agréable mobilise tous les sens et favorise la vie sociale des personnes âgées que leur affaiblissement tend à retenir chez elles.

L'étude de l'Université de Kassel préconise des aménagements urbains (parcs récréatifs, espaces verts, magasins, etc.) situés à des distances raisonnables les uns des autres, de manière à ce que jeunes et vieux puissent s'y rendre sans fatigue excessive. Les cheminements seront séparés du trafic, comprenant des aires de repos et des zones d'animation et bénéficieront d'un éclairage public suffisant pour inciter à sortir même à la tombée de la nuit. Les cheminements piétonniers éviteront les détours faute de quoi les personnes âgées prendront des risques sur les voies à fort trafic pour s'éviter des fatigues.

Des pistes cyclables peuvent aussi favoriser les déplacements à vélo, moyen de locomotion particulièrement recommandé. On veillera à les séparer des cheminements piétonniers. Des installations ad hoc devraient permettre aux usagers de laisser le moment venu leur vélo en toute sécurité.

L'urbanisme est affaire de communication, conclut l'étude qui préconise une intensification des relations entre les services municipaux et leurs partenaires privés et publics; enfin rien n'est plus stimulant que de se débrouiller soi-même: c'est pourquoi l'auteur invite aussi la population âgée à se mobiliser pour améliorer la qualité de l'habitat.

Ursula Münsterjohann, Was bewegt alte Menschen in der Stadt: Gesundheitsförderung durch bewegungsfördernden Städtebau, Bericht zur Verkehrsplanung der Arbeitsgruppe Integrierte Verkehrsplanung, Universität Gesamthochschule Kassel, 1995.

	Toutes populations	Aînés
A pied	21%	38%
A vélo	14%	15%
A cyclomoteur	2%	—
En voiture comme conducteur	44%	20%
En voiture comme passager	12%	16%
Transports publics	7%	11%

Source: Socialdata 3008.03 BMBau, Exwert 6/1991

Choix des moyens de transport.

Piétons? C'est sûr!

Organisateurs du concours: ADP et ATE

Cofinancement par le FSR et la Nationale Suisse Assurances

Cette brochure présente les 18 projets et réalisations primés, dans les catégories suivantes:

Cat. 1: Modèles et concepts de circulation, schémas directeurs, programmes d'action

Cat. 2a: Mesures prises sur des routes à orientation trafic

Cat. 2b: Mesures prises sur des routes à orientation utilitaire

Cat. 2c: Mesures isolées sur rues et routes à fonction utilitaires

Cat. 4a: Travail d'information du public par les autorités

Cat. 4b: Travail d'information du public par des privés

Piétons? C'est sûr! Concours suisse 1995, rapport du jury

Commission du Fonds de sécurité routière

Le 18 décembre 1996, le Conseil fédéral a nommé une représentante de l'ADP dans la commission du Fonds de sécurité routière (FSR). Une première.

Pour la première fois le Conseil fédéral a choisi lors de la réélection de la Commission du fonds de sécurité routière une représentante de l'ADP, en la personne de R. Bernat, notre juriste. L'interpellation de la Conseillère nationale Silva Semadeni, présidente du groupe parlementaire piétons, a ainsi trouvé une réponse positive.

L'ADP voit dans la décision du Conseil fédéral un signe de sa sensibilité croissante pour la situation des piétons. Notre association, qui défend les piétons, remarque que toujours plus de milieux prennent conscience de l'importance des déplacements piétonniers.

La décision du Conseil fédéral répond aussi au principe démocratique qui veut qu'un groupe important de la population, dans ce cas les piétons, soit représenté dans un organe de décision politique.

La perspective du piéton

C'est pourquoi, l'ADP comprend son nouveau mandat comme un devoir de représenter la perspective du piéton dans les décisions du Fonds de sécurité routière. Le Fonds soutient diverses organisations engagées dans la sécurité routière. Ainsi, il a adouci les dernières années des montants de l'ordre de 15 à 22

millions provenant de l'assurance responsabilité civile automobile.

Vers un abaissement des vitesses

Un aspect de la sécurité du piéton est particulièrement actuel: trop de piétons sont encore victimes d'accident sur les passages de sécurité parce que le droit de priorité n'est pas assez respecté. L'ADP s'engage pour que l'on prenne en considération le rôle des vitesses dans cette question. Elle souhaiterait susciter plus de compréhension pour le potentiel de sécurité que représente les limitations de vitesses et les aménagements de l'espace rue.

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 (en italien): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

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 Pédale

• Société pour la protection de l'environnement

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

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

T: 032/724 32 82

Fax: 032/724 28 80

CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion T: 027/327 94 64

Fax: 027/322 91 49

Vice-président

Alain ROJILLER

ALL - 16, rue des Chaudronniers

1204 Genève

T et fax: 027/777 10 02

Centre de documentation

et appui technique

Groupe de travail «La Rue»

de l'EPFL

Contact: Lydia BONANCOMI

Casa privata 555

1001 Lausanne

T: 021/693 32 98

Fax: 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève

Alain ROJILLER

(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME

20, Passage du Cardinal

1700 Fribourg T: 026/474 76 65

Fax: 026/474 71 96

Jura

Serge BUCHAT

77, route de Fankendis

2900 Porrentruy

T: 032/466 61 41

Fax: 032/466 48 02

Neuchâtel

Yolande NORTH

Ruelle 3

2025 Chazelle-Bat

T: 032/835 29 87

Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion T: 027/327 94 64

Fax: 027/322 91 49

Vaud

Voir coordonnées ci-dessus

Centre de documentation et appui technique

