

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

2/84

RUE DE L'AVENIR



GROUPEMENTS REPRESENTES

Association suisse des transports, AST.

Pro Juventute.

Institut suisse de la Vie, ISV.

Société d'Art public GE et FR.

Image de la cité VS.

Groupe de travail "la rue" de l'EPFL.

Rédacteur responsable et administration :

Alain Rouiller, AST, case 350, 1233 Bernex,
tél. : 022 57 45 45.

Bureau du GCR : Bernard Vaney, Pro Juventute,
Galerie St François B, 1003 Lausanne
tél. : 021 23 50 91.

Centre de documentation et appui technique :

Groupe de travail "la rue" de l'EPFL.

14, av. de l'Eglise-Anglaise, 1006 Lausanne.

Contacts : Lydia Bonanomi, tél. : 021

CONTACTS LOCAUX

Genève :

Marc Houvet, Pro Juventute, bd Helvétique 26,
1207 Genève, tél. : 022 36 57 77.

Fribourg :

Jean-Claude Morisod, Sté d'Art Public,
rue de Lausanne 91, 1700 Fribourg,
tél. : 037 22 82 92.

Jura :

Jean-Claude Hennet, AST, rue Franche 15,
2800 Delémont, tél. 066 22 88 88.

Neuchâtel :

Michel Von Wyss, AST, rue du Nord 3,
2300 La Chaux-de-Fonds, tél. : 039 28 21 16

Valais :

Image de la Cité, Gabriel Romailer et Pierre
Maret, Pré-de-Savioz 1, 3957 Granges,
tél. : 027 23 43 59 et 58 12 47.

Vaud :

Jean-Jacques Schwaab, AST, place Pépinet 4,
1003 Lausanne, tél. : 021 22 21 77.

tirage : 3000 exemplaires.

COMMUNES : A VOUS DE JOUER !

Le Département fédéral de justice et police (DFJP) a publié, en date du 1er mai 1984, ses "instructions concernant les rues résidentielles". Principale innovation, il n'est désormais plus nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'Office fédéral de la police prévue à l'article 43, 3e alinéa de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

Ainsi, la nouvelle procédure se présente comme suit :

Phase 1 :

La commune concernée — soit à la suite de l'intervention d'une association de quartier ou d'habitants d'une rue, soit de sa propre initiative — dépose auprès du Département cantonal en matière de circulation routière une demande de création d'une rue résidentielle. Concrètement, la requête se présente sous forme d'un dossier situant et décrivant le projet (plans, profils) et mentionnant les raisons pour lesquelles cet aménagement est désiré (énoncé des objectifs). La population touchée aura préalablement été informée et consultée. L'expérience montre en effet que de telles réalisations ne peuvent aboutir que si le plus grand nombre possible d'habitants s'y associent et qu'un large consensus s'établit entre la population et les autorités.

Phase 2 :

L'autorité cantonale compétente examine le dossier communal sur la base d'une série d'exigences concernant la rue, le trafic, l'aménagement et la signalisation. Une annexe aux instructions du DFJP donne la liste des documents permettant de juger le projet. Il s'agit, à ce stade, d'évaluer si la solution proposée constitue une mesure appropriée compte-tenu des conditions locales.

Phase 3 :

L'autorité désignée par le droit cantonal pour ordonner la mise en place des signaux no 3.11 (rue résidentielle) et no 3.12 (fin de rue résidentielle) publie sa décision. Après épuisement des recours éventuels et si le projet a été réalisé en tout point selon les pièces présentées par le dossier, la signalisation est posée. Dès lors s'appliquent les règles spéciales de circulation qui caractérisent les rues résidentielles (priorité aux piétons, vitesse maximale des véhicules fixée à 20 km/h.).

Cette procédure en trois étapes (dépôt d'une demande, examen par le canton, mise en place de la signalisation) ne concerne pas les "autres mesures de protection de l'habitat" qui peuvent être ordonnées selon le droit cantonal sur la construction des routes.

Les instructions du DFJP résultent d'une longue période d'essais et des expériences menées par l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique de Zurich (IVT). Elles devraient clarifier la situation. En effet, nous avons constaté, dans le cadre de nos activités, qu'il existait parfois une certaine confusion dans les esprits aussi bien des citoyens que des élus. Aussi, nous rappelons que privés et collectivités publiques peuvent bénéficier des services-conseils de spécialistes au niveau romand et dans les différents cantons (voir adresses ci-contre). Ces personnes sont à même de fournir tous les éléments nécessaires à la bonne conduite d'une réalisation visant à la modération de la circulation.

Gabriel Romailer
Image de la Cité-VS

LA RUE : UN ESPACE A PARTAGER

(MODERATION DE LA CIRCULATION AUX CENTRES-VILLES)

La modération de la circulation et la protection du cadre de vie ne consiste pas en un modèle unique reproduisible partout. Chaque cas est différent.

Ici une rue résidentielle, donnant la priorité aux piétons et autorisant le jeu des enfants, là une rue à circulation modérée où la vitesse des véhicules est brisée par des rehaussements de la chaussée et l'alternance du stationnement. Ici encore des mesures "douces" d'aménagement le long des rues principales et des traversées de villages, restriction de gabarit, plantation... beaucoup de choses restent encore à faire. Cela fera l'objet d'un prochain numéro de "Rue de l'Avenir".

Aujourd'hui nous consacrons notre dossier à la modération de la circulation au centre-ville, dans les quartiers commerçants et/ou historiques.

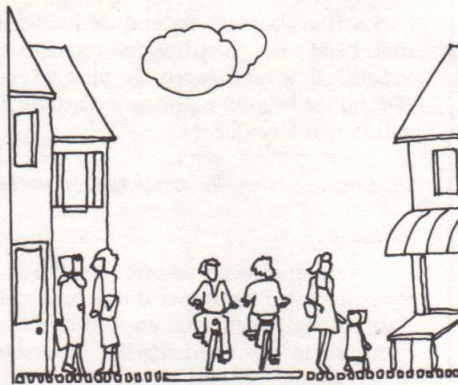
Dossier de Alain Rouiller

Différents types de rues mixtes existent

Rues piétonnes autorisées aux vélos

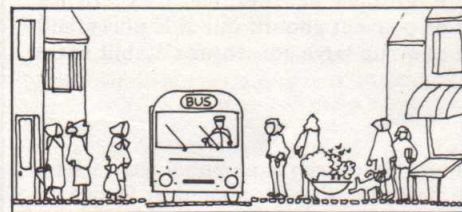
Généralement, les deux-roues ne sont pas pris en compte au niveau des études.

La mixité entre piétons et cyclistes ne pose pas de grands problèmes, un marquage au sol est suffisant. Par contre, les cyclomoteurs créent plus de problèmes et nécessitent un site séparé. De nombreux exemples de réussite existent à Ravenne, Bologne, Ferrare, sans parler de l'Allemagne ou de la Hollande.



Rues mixtes piétons - transports en commun

La création d'espaces piétons et le développement des transports en commun vont de pair. C'est donc tout naturellement que ces rues mixtes piétons - transports collectifs sont devenues un élément fondamental des centres-villes européens à Genève, Bâle, Berne, Zurich, Amsterdam, Oxford, Trèves, etc...



Rues à priorité piétonne et circulation limitée (desserte privée)

Une certaine souplesse est nécessaire dans l'aménagement des espaces piétons. Des rues de type résidentiel, tout en permettant une excellente qualité de desserte pour les riverains, permettent de concilier les actions en faveur des piétons (absence de trottoir, priorité) et la circulation automobile, sous certaines conditions dans un but de desserte. Des culs-de-sac ou rues en boucles sont nécessaires pour éviter le transit.



Rues à circulation modérée

Les rues conservent les règles usuelles de circulation telles que la priorité aux automobilistes. Par contre, des aménagements physiques (rehaussement de chaussées, trottoirs continus, sinuosités, plantation, etc.) permettent de modérer la circulation en volume et en vitesse.

Rues piétonnes "classiques"

Pour mémoire, on rappellera la rue piétonne "classique" qui se justifie dans des secteurs à forte densité de commerces ou à forte concentration piétonne. *



LA CHAUX-DE-FONDS : pétition pour un espace piéton

Le groupe AST de La Chaux-de-Fonds a lancé, en mai et juin 1984, une pétition demandant l'organisation d'essais de zone piétonne au centre-ville, c'est-à-dire dans une partie de la vieille ville et le début de l'Avenue Léopold-Robert jusqu'à la gare (l'avenue principale du centre-ville où se concentre la majorité de la vie commerciale et sociale).

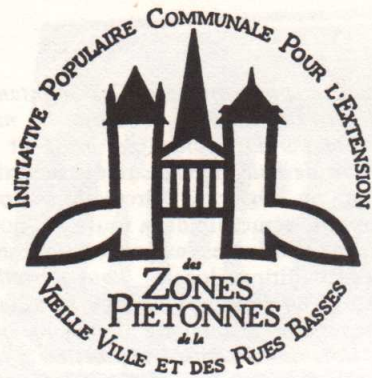
En trois semaines, avec un effectif très réduit de participants actifs, le groupe a recueilli 2773 signatures, et une quarantaine de commerçants, sis dans le secteur proposé, ont signé une lettre complémentaire au Conseil communal, soulignant leur appui à ces essais.

La pétition proposait comme période d'essai tous les samedis de 8 h. à 17 h. pendant trois mois, en automne 1984.

Vu que la pétition a été remise aux autorités seulement à la mi-juin et vu le renouvellement du législatif et de l'exécutif, le délai de préparation des essais (animation, estimation, etc.) s'est révélé un peu court.

De plus, la pétition a provoqué plusieurs réactions de la part de l'organisation des commerçants, de l'ACS, du TCS et des grands magasins. Le Conseil communal, bien qu'assez favorable à l'idée d'une zone piétonne, mais peut-être pas aussi grande, a décidé de créer un groupe de travail réunissant des représentants de la ville (police et travaux publics), des représentants des commerçants opposés et des signataires, et des différentes associations qui se sont manifestées. Des essais sont devant donc être prévus et organisés pour le printemps prochain. La tendance actuelle est de diviser le secteur proposé en petites tranches et de faire un essai par tranche. Cette politique risque de désorienter la population, les restrictions de circulation étant différentes chaque samedi. Le groupe AST de La Chaux-de-Fonds maintient son opinion que plusieurs essais dans le même secteur sont nécessaires pour être évalués correctement (il paraît que cette façon de procéder est "antidémocratique" !)*

AST Chaux-de-Fonds



CENTRE-VILLE DE GENEVE. UN PROJET EXEMPLAIRE

La *Vieille Ville* de Genève, quartier historique non adapté à la circulation à moteur, subit quotidiennement les assauts d'une circulation envahissante et d'un parcage anarchique, alors que la plupart des villes de Suisse (Berne, Fribourg, Bâle, Lucerne, Zurich) et d'Europe ont réalisé de zones piétonnes dans leurs vieux quartiers.

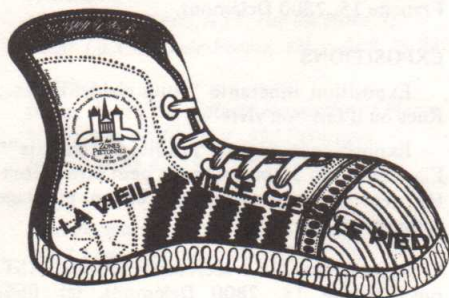
Les *Rues Basses* doivent conserver et étendre leur zone piétonne pour restituer une certaine qualité à cette partie de la ville, centre historique. Cette mesure permettra également de rendre plus fluide et fiable la circulation des transports publics.

La zone piétonne doit s'étendre aux petites rues et places, perpendiculaires aux Rues Basses, pour faciliter l'accès aux transports en commun et aux commerces et établissements publics, éliminer les voitures ventouses.

Le projet genevois* est exemplaire à plus d'un titre. Les initiants proposent en effet que la périmètre compris dans l'initiative soit aménagé de façon à éviter le trafic de transit tout en conservant une excellente qualité de desserte afin de ne pas y contraindre ou bouleverser la vie sociale.

Diverses solutions sont proposées : rue piétonne "classique", rue piétonne autorisée aux vélos, rue mixte piétons - transports publics, rue à priorité piétonne (rue résidentielle ou à circulation modérée) permettant une circulation restreinte.*

* Initiative communale lancée par l'AHCVV (groupe d'habitants), l'AST, l'ISV, l'ASPIC et l'UGP, demandant l'extension des zones piétonnes de la Vieille Ville et des Rues Basses.



NEUCHÂTEL : UNE REUSSITE EXEMPLAIRE

Le journal *Touring* du 19 juillet a consacré son dossier à la réussite exemplaire du centre-piétonnier de la ville qui réussit à satisfaire tout à la fois habitants, commerçants, transports publics et automobilistes. Nous reproduisons ci-dessous un large extrait de l'éditorial de Willy Luthy.

"Où se trouve le juste milieu ? Urbanistes et planificateurs en perdent leur latin et les conflits d'intérêts relancent des querelles qui sont loin de s'éteindre. Un fait est pourtant acquis : les consciences ont été réveillées et le dépeuplement des villes aidant, les cités menacées se rebiffent. Certaines d'entre elles n'ont pas attendu le point de rupture pour envisager une réforme novatrice. L'exemple de Neuchâtel est à cet égard significatif. Depuis quelques années, à la faveur d'une volonté politique déterminée, la ville a fait un choix. Au prix de sacrifices acceptés par les uns et les autres, une zone piétonne a été implantée au coeur de la ville. Son fonctionnement n'a pas été remis en cause. Mieux, cette zone a apporté une solution à un problème de circulation que d'autres villes sont dans l'impossibilité de maîtriser. L'exemple méritait d'être passé sous la loupe. L'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel s'en est occupé. Son étude - a le mérite de définir clairement les options prises et d'analyser les modifications apportées sans que les mesures ponctuelles nécessitées par l'implantation d'un centre piétonnier divisent partisans et adversaires. La conclusion est sans équivoque : le risque à l'innovation s'est révélé payant !"*

Willy Luthy

FRIBOURG : LA VILLE ETUDIE DEUX PROJETS

Le plan directeur communal prévoit une zone piétonne de la gare au quartier de l'Auge en passant par la rue de Lausanne.

1. Durant trois étés, la rue de Lausanne a été réservée aux piétons. D'une manière générale, les commerçants s'y sont opposés, tandis que les habitants s'en sont réjouis. Un groupe de travail auquel des habitants et commerçants collaborent étudie un projet d'aménagement de la rue de Lausanne comme rue piétonne. Ce projet sera bientôt présenté au public.

2. Un second groupe de travail, auquel des habitants collaborent également, examine le projet d'aménagement du quartier de l'Auge (parc de stationnement arborisé des Augustins, rues piétonnes, rues autorisées aux bordiers, passerelle). Ce projet sera mis à l'enquête au printemps prochain.*

Jean-Claude Morisod

SAINT-GERVAIS : LA PLACE LA PLUS POLLUEE DE GENEVE !

Le quartier de St-Gervais, sur la rive droite genevoise, a le triste privilège de posséder, avec la place Grenus, l'endroit le plus pollué de la ville.

Cet état de fait est dû en partie à un garage commercial souterrain situé sous un grand magasin et au transit important de la rue des Etuves.

Les habitants associés de St-Gervais (HASG) sont désireux d'améliorer la qualité de la vie dans le quartier. Pour cela, ils proposent la création d'un important espace piéton. Déplacement de la rampe d'accès du garage souterrain, création d'une zone piétonne à la rue des Etuves et à la place Grenus, et d'une rue mixte piétons - transports publics à la rue de Coutance.

Cette solution aurait l'avantage d'empêcher la circulation de transit, de créer un havre de paix au milieu de la circulation et conserver l'équilibre entre habitations et activités commerciales. La création d'une rue mixte piétons - transports publics, une nouvelle ligne étant prévue à cet endroit, ne pouvant qu'être bénéfique aux commerçants et au marché de la rue de Coutance.*



ESPACES PIÉTONS EN FRANCE

Au 1er janvier 1982, 394 villes disposent d'aménagements à priorité piétons, dont 268 sont aménagées. Par ailleurs, 274 villes projettent des aménagements piétons, c'est au total 688 villes françaises qui sont concernées par la piétonnisation.

La longueur des rues aménagées représente 176 km et touchent 16 millions d'habitants.

Alors que seuls 7 espaces à priorité piéton existaient avant 1970, ce n'est pas moins de 381 espaces-piétons qui furent créés en 1981. Très souvent, ces réalisations étaient effectuées sur la pression des commerçants.*

Source : Annuaire des villes-piétons françaises. Recensement des aménagements et projets piétonniers du 1er janvier 1982, CECOD, Paris 1982.

PROTECTION DES QUARTIERS D'HABITATIONS

Les nuisances provoquées en Suisse par les 1 243 784 pendulaires, travaillant hors de leur commune de domicile et utilisant — trop souvent seul — leur voiture étaient telles que le conseiller national bernois Heinz Bratschi déposait, en mars 1980, une initiative parlementaire. Il entendait donner aux cantons et aux communes la possibilité légale de restreindre la circulation dans les quartiers d'habitations et de privilégier leurs habitants.

Malgré un premier refus du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, le Conseil national tenait bon et acceptait la proposition Bratschi le 23 mars 1984.

Sage décision de nos autorités, car elle est un pas dans la direction d'une meilleure qualité de vie dans nos villes et permettra une meilleure gestion du stationnement. Cette décision implique qu'il est aujourd'hui possible, en Suisse, de n'accorder le droit de stationner dans un quartier qu'aux habitants, aux porteurs d'une vignette par exemple.

La loi fédérale sur la circulation routière (LCR) est modifiée comme suit :

Art. 3, 4e al. (en vigueur depuis le 1er août 1984)

4 D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont

nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. La décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut être portée devant le Conseil fédéral dans les trente jours dès sa publication ou sa notification. ●

MODERATION DE LA CIRCULATION ET PROTECTION DU CADRE DE VIE

Dossier d'information à l'usage des habitants, municipalités, architectes

Yvan Capt, Rolf Hofer, Alain Rouiller, Claire Ruegg, Alain Simonin, Gerson Waechter
A4, 28 pages, 56 illustrations et plans, Fr. 8, 2e édition

La "rue à circulation modérée" ainsi que d'autres mesures de modulation de la circulation et de protection des habitants, présentées dans ce dossier, constituent des solutions qui peuvent être envisagées dès aujourd'hui à l'échelle d'un quartier ou d'une cité nouvelle. Elles visent toutes les mêmes objectifs :

**MODERER LA CIRCULATION !
AMELIORER LA SECURITE DE TOUS !
RENDRE LES LIEUX D'HABITATIONS AGREABLES A VIVRE !**

SOMMAIRE

I. "MODEREZ-VOUS"...

1. Ramenez la circulation dans vos quartiers à un niveau raisonnable. 2. Lorsque vous établissez des plans pour de nouveaux quartiers, battez dès le départ sur une petite échelle... 3. Osez suggérer à vos électeurs de renoncer à un usage immodéré de la voiture. Prenez le soin d'informer.

II. EFFICACITE DES MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION ET DE PROTECTION DU CADRE DE VIE

1. Accès limité. 2. Barrage. 3. Tracé sinueux. 4. Rehaussement de la chaussée (décalage vertical). 5. Combinaison de décalages horizontaux et verticaux (tracé sinueux et rehaussement). 6. Rue compartimentée d'échelle réduite. 7. Rue résidentielle.

III. SITUATION SUR LE PLAN JURIDIQUE

1. Limitation de l'accès à des rues ou à des quartiers d'habitations. 2. Règlement spécial de stationnement. 3. Rehaussement de la chaussée, tracé sinueux et obstacles divers. 4. Mixité du trafic dans les rues à circulation modérée.

IV. TROIS REALISATIONS EN SUISSE

1. Morges et Montreux. 2. Le modèle zurichois.

V. PLANIFIER AVANT OU REHABILITER APRES ?

1. Planification des rues dans les quartiers à construire. 2. Réhabilitation des rues et protection du patrimoine.

VI. DOCUMENTATION ET MOYENS D'INFORMATION

1. Audio-visuel. 2. Expositions itinérantes. 3. Liste d'ouvrages recommandés concernant la modulation de la circulation.

TALON à détacher et à envoyer au Groupe-conseil pour la modulation de la circulation et la protection du cadre de vie (GCR), p.a. :

- Pro Juventute, 26 bd Helvétique, 1207 Genève, tél. 022/36 57 77
- AST, case 350, 1233 Bernex, tél. 022/57 45 45 (l'après-midi)

Veuillez me tenir au courant des activités du GCR

Veuillez m'envoyer : exemplaires à Fr. 8. — plus port

Nom : Prénom :

Rue : NPA / Localité :



MATERIEL RECOMMANDE PAR LE GCR

Renseignements location (si aucune autre mention) : Pro Juventute, département romand, Galerie Saint-François B, 1003 Lausanne, tél. 021/23 50 91.

MOYENS AUDIO-VISUELS

"Rues résidentielles — Rues de l'Avenir" (diaporama)

"Sur le chemin de l'école" (diaporama)

"Les enfants et les accidents de la circulation" (diaporama)

"Rues à circulation modérée et commerçants" (vidéo)

"La rue Barenfeller racontée par ses habitants" (vidéo)

"Partenaire dans le trafic routier. Amabilité égale sécurité" (film 16 mm.)

BROCHURES

Rues résidentielles, rue de l'avenir

— Pour une meilleure qualité de la vie dans nos rues de quartier.

Manuel édité par le Groupe-conseil pour les rues résidentielles, Editions Pro Juventute, 1981, 128 pages, Fr. 19,50.

Prudence ! Priorité aux enfants

Numéro spécial du journal AST consacré au thème des enfants dans la circulation, 1983, 68 pages.

Commande (contre l'envoi de Fr. 2.— en timbres) : Association suisse des transports, rue Franche 15, 2800 Delémont.

EXPOSITIONS

Exposition itinérante "Rues résidentielles... Rues où il fait bon vivre"

Exposition itinérante "Priorité aux enfants"* Elle comporte 30 panneaux et peut être présentée avec une voiture géante et un montage audio-visuel.

* Renseignements : secrétariat romand AST, rue Franche 15, 2800 Delémont, tél. 066/22 88 88.