

Rue de l'Avenir

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

2/90 7^e année

P. P. P.
1227 CAROUGE

RAPPORT D'ACTIVITE DU GCR 1981-1989

1. Origine du GCR

La décision de créer un groupe de travail romand, intéressé au départ surtout par les rues résidentielles, fut prise lors d'une Journée d'information qui eut lieu à Lausanne le 3 octobre 1981. On décida de confier à PRO JUVENTUTE et à l'AST le soin de prendre en charge l'association naissante.

La première séance du GCR se déroula le 6 février 1982. Par l'envoi d'un dossier, le GCR présenta aux communes romandes «les rues résidentielles». Le premier nom du GCR était donc «Groupe Conseil romand pour les rues résidentielles»; en 1984, il était modifié pour ne maintenir que la notion, plus générale de «modération de la circulation».

Très tôt le GCR collabora avec l'IREC et l'ITEP, dépendants de l'EPFL; d'autres institutions se joignirent au groupe: la Société d'Art public, l'Institut de la Vie/GE (aujourd'hui la Société pour la protection de l'environnement), l'Image de la Cité/VS, l'Association Droits du piéton.

2. Premières activités

La documentation, l'information et le conseil de spécialistes régionaux, reconnus par le GCR, furent dès le départ la pierre angulaire des activités du GCR. Grâce à la mise sur pied en Suisse romande de l'Exposition itinérante sur les rues résidentielles intitulée «Rues où il fait bon vivre» l'idée fit son chemin. Une enquête fut menée en 1985-1986 auprès d'une septantaine de communes romandes afin de connaître les travaux réalisés par elles concernant la modération de la circulation. Les résultats intéressants de cette consultation figurent dans «Rue de l'Avenir» N° 2/87.

3. Fonctionnement du GCR

23 séances du comité eurent lieu de 1982 à 1989 présidées par B. Vaney.

Le secrétariat du GCR a été assuré durant ces huit années par le département romand de Pro Juventute à Lausanne.

4. Journal

Dès 1984, le Bulletin «Rue de l'Avenir» allait paraître régulièrement grâce à A. Rouiller AST/GE et grâce aux prestations bénévoles des membres du GCR. Depuis 1988, M. Houvet de Pro Juventute en assure la rédaction.

5. Les journées «Rue de l'Avenir»

C'est en 1985 que fut décidé le principe d'organiser si possible chaque année, une Journée d'information, de visites et de contact à l'intention des responsables romands de la circulation, urbanistes, architectes, chefs de police, autorités cantonales et communales. La première eut lieu à Zurich le 12 juin 1985, la seconde à Genève (1986), la troisième à Monthey (1987), la quatrième à la Chaux-de-Fonds (1988) et la cinquième à Fribourg (1989). Ces journées rassemblèrent à chaque fois entre 50 et 100 personnes.

(Bernard Vaney)

Approche globale ou pragmatique ?

L'image de la rue est généralement façonnée par l'intervention non coordonnée de plusieurs services qui cherchent en priorité à satisfaire leurs besoins propres. L'aspect global de la rue n'est que rarement étudié.

Les besoins croissants des divers utilisateurs entraînent par ailleurs une situation conflictuelle. L'espace disponible n'étant pas extensible indéfiniment, une emprise supplémentaire pour l'un des usagers se fait obligatoirement au détriment du territoire d'un autre.

Dès lors, une approche sectorielle du problème n'est plus possible. Seule une réflexion globale peut redonner aux rues un aspect attractif et convivial, qui leur permet de remplir leur rôle d'espace public, où se déroulent des activités sociales, culturelles et de service.

Toutefois, dès que les termes «planification», «conception globale» ou «politique coordonnée» sont articulés, le spectre des études mamouths est avancé. Un trop grand nombre de ces dossiers ont en effet abouti dans les tiroirs de l'administration, parce que jugés trop rigides et inapplicables. Faut-il alors définitivement renoncer à une approche globale au profit d'interventions pragmatiques, chères aux hommes de terrain?

La ville de Berne mène une expérience de politique coordonnée des transports depuis plusieurs années. Le concept routier, le stationnement, les transports en commun, les réseaux deux-roues et piétons sont pensés pour être complémentaires plutôt que concurrentiels. La réflexion se base non seulement sur des critères techniques, mais aussi sur les contraintes d'exploitation, sur l'aménagement du territoire et sur l'urbanisme.

Quel en est le résultat? C'est ce que la journée d'automne du 19 octobre prochain tentera de mettre en évidence. Le thème est donc digne d'intérêt. Nous espérons vous y retrouver nombreux.

Pierre-François SCHMID
Président du GCR

6^{ème} journée
«Rue de l'Avenir»
19 octobre 1990 — Berne
programme et bulletin d'inscription p. 3

RESTRICTION DE STATIONNEMENT AVEC ZONES BLEUES ET VIGNETTES

(tiré du rapport «Parkierungsbeschränkungen zum
Schutze der Wohnquartiere - Pilotversuch Bern - Muesmattquartier» d'août 1988)

PROBLEMATIQUE

La forte augmentation du taux de motorisation de ces dernières années a entraîné un accroissement des problèmes de stationnement, non seulement dans les centres villes, mais aussi dans les quartiers d'habitation. Les habitants, les pendulaires, les clients et les visiteurs se disputent les quelques places de stationnement publiques existantes. Conséquence de ce développement, une dégradation de la qualité de vie dans les quartiers d'habitation à cause des problèmes de bruit, de pollution de l'air et de sécurité. Il en résulte un déplacement de la population résidente en périphérie, ce qui augmente le nombre de pendulaires et aggrave une situation déjà peu favorable. C'est le cercle vicieux.

HISTORIQUE DU PROJET

Bases légales

Pour interrompre cette tendance du développement, la ville de Berne a publié en 1977 une restriction de stationnement, en introduisant des zones bleues sans limite de stationnement pour les riverains. Le 16 janvier 1980, le Conseil fédéral a rendu caduque cette décision, se basant sur l'égalité des droits.

Cette décision a entraîné une intervention au Conseil national, visant à donner aux Cantons et aux Communes la compétence pour prendre des mesures visant à éliminer le transit des quartiers d'habitation et établir des restrictions de stationnement en vue de protéger les habitants.

Cette intervention a débouché le 1 août 1984 sur une révision de l'article 3, alinéa 4 de la Loi fédérale sur la Circulation Routière (LCR), qui stipule que:

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.

Evaluation de diverses mesures

Fort de cette révision de la loi visant à protéger les habitants du bruit et de la pollution de l'air, la Direction de Police de la ville de Berne a mandaté le bureau d'ingénieur Emch und Berger AG, pour étudier les possibilités techniques de limitation du trafic dans les quartiers d'habitation. De cette étude sont ressorties trois familles de mesures:

- la limitation des possibilités de circuler
- la gestion du stationnement par la politique tarifaire
- la limitation du temps de stationnement

En décembre 1984, les commissions de polices des villes de Berne, Bâle et Zürich ont formé un groupe de travail, ayant pour mandat d'analyser les moyens techniques et de surveillance et de mettre en place les mesures de restriction de stationnement définies.

Après plus d'une année et demie de travail intensif, le choix s'est porté sur la solution de la zone bleue avec stationnement illimité pour les riverains, en mettant en évidence les critères suivants:

- les besoins en personnel de surveillance;
- la simplicité de la mise en place;
- le coût de la mesure;
- l'existence de nombreuses zones bleues en ville.

EXPERTISE

Suite à la décision du Conseil fédéral et la révision de la LCR, une telle mesure ne peut s'appliquer que dans le but de protéger les habitants contre le bruit et la pollution de l'air. Pour cette raison, un avis de droit a été demandé avant la mise en service de cette nouvelle politique, de manière à s'assurer de sa légalité.

L'expertise confiée au Professeur Jörg Müller, docteur en droit de l'Université de Berne, arrive à la conclusion que:

- la zone bleue, comme limitation de stationnement, est conforme au droit fédéral
- la justification d'une dérogation pour les habitants doit se baser sur les besoins de la Commune et être réglée par le droit cantonal.

Dans une ordonnance sur le stationnement illimité en zone bleue, les bases légales ont été données, et les conditions pour la création d'une vignette de stationnement précisées.

DESCRIPTION DU MODELE

La zone bleue réglemente le stationnement, conformément à l'article 48 de l'Ordonnance sur la Signalisation Routière, pour les véhicules à moteur durant les jours ouvrables, entre 8 heures et 19.00 heures. La durée maximale est fixée à une heure et demie.

Les dérogations aux limites de la durée de stationnement sont fixées dans une ordonnance cantonale. Comme moyen de contrôle, une vignette est délivrée, comme le montre la figure ci-après.

	STADTPOLIZEI BERN	19__
Parkkarte für die Blaue Zone		
		P L Z 3 0 1 2
Nr.:	Kontrollschild:	
Auflagen siehe Rückseite		4.86/A6

Les véhicules équipés de cette vignette peuvent stationner dans les zones bleues concernées sans limitation de durée.

MISE EN OEUVRE DE LA MESURE

Trois sites d'essais ont été mis en application pour tester l'efficacité de cette mesure. Il s'agit de:

- le Muesmattquartier à Berne
- le Gundeldingerquartier à Bâle
- le Quartier Hottingen à Zürich

La durée des essais était fixée à une année. Ils s'accompagnaient d'analyses, d'observations sur place et d'enquêtes auprès des usagers et des riverains. Toutes ces informations ont ensuite été centralisées pour être dépouillées et analysées.

(suite en dernière page)

GROUPE-CONSEIL ROMAND POUR LA MODERATION DE LA CIRCULATION (GCR)

6^{ème} journée «Rue de l'Avenir»

vendredi 19 octobre 1990 à Berne

LA POLITIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS :

L'exemple de la ville de Berne

Programme

9h15 - 9h45 Accueil :

Café, distribution de la documentation

9h45 - 10h00 Présentation de la journée :

P.-F. Schmid, président du GCR

10h00 - 12h30 Conférences:

1. La politique globale des transports en ville de Berne: quelles réalisations jusqu'à aujourd'hui? (K. HOPPE, Ing. ETH/SVI, responsable de la planification du trafic à Berne)
2. Les transports publics: quelles priorités à Berne? (G. DINICHERT, Ing. ETH/SVI, responsable des transports publics à Berne)
3. Modération de la circulation et trafic des deux-roues à Berne (U. SALVISBERG, Ing. ETH/SVI)

12h30 Apéritif :

Mot de bienvenue des autorités communales

13h00 Repas

14h30 - 17h00

Visite, en bus et à pied des quartiers à circulation modérée (A. JENNI, commandant de la police bernoise)

17h00 Fin de la journée

17h15 Départ des trains

Prix de la journée

Fr. 90.— comprenant le repas (boissons non-comprises) et la documentation

Lieu:

Restaurant BIERHUEBELI;
Neubrückstrasse 43 — 3012 Berne - tél. 031 / 23 92 92



Bulletin d'inscription à la 6^{ème} journée «Rue de l'Avenir»

✂ —————
Je m'inscris pour la journée du 19 octobre 1990 avec repas

Nom: _____ Tél. _____

Adresse: _____

Localité: _____

Fonction: _____

- Je désire m'abonner au bulletin «Rue de l'Avenir» (12.—/par année)
- Je désire recevoir des informations sur:
- l'AST (Association suisse des transports)
- l'ADP (Association droit du piéton)
- la SAP (Société d'Art public)
- la SPE (Société suisse pour la protection de l'environnement)
- Pro Juventute

Bulletin d'inscription à renvoyer avant le 8 octobre 1990 au secrétariat du GCR

4, rue des Parcs — 2000 Neuchâtel, tél. 038/24 00 39

MODE D'ACTION du GCR

Le **G.C.R. DONNE** des informations, des conseils, des renseignements de nature technique et juridique.

Il **FACILITE** les contacts entre les personnes qui viennent le consulter et les autorités compétentes ou les entreprises privées (bureaux d'études, ingénieurs, architectes) qui ont une expérience dans le domaine des problèmes de circulation.

LE G.C.R. PROCEDE DE DEUX FACONS:

- Il effectue des évaluations de mesures les plus urgentes à prendre en matière de sécurité des déplacements.
 - Il réalise pré-études et études sur mandat.
- Le G.C.R. peut s'adjoindre la collaboration de bureaux ou de spécialistes extérieurs.

PUBLICATIONS du GCR

- Modération de la circulation et protection du cadre de vie, 1984. Longtemps le seul ouvrage en français de référence pour la Suisse. Epuisé.
- Le temps des rues, 1990. Editions l'Institut de recherche sur l'Environnement Construit de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. 112 pages au format 22,5 X 30cm, largement illustrées en quadrichromie qui présentent des centaines de réalisations de Suisse et d'autres pays européens.

Restriction du stationnement (suite)

CONCLUSIONS POUR LA VILLE DE BERNE

Les restrictions de stationnement par le biais des «zones bleues avec vignettes» se sont poursuivies dans le quartier de Muesmatt à Berne. Les objectifs visés ont été en grande partie atteints.

Ainsi la disponibilité des places, malgré la réduction du nombre de places offertes, est restée bonne. Les habitants et les utilisateurs de courte durée ont à nouveau trouvé des places de stationnement de manière aisée. Une diminution du nombre de personnes tournant leur disque pour pouvoir stationner plus longtemps a également été enregistrée. Les contrôles ne sont pas absolument nécessaires pour garantir les restrictions de stationnement. Grâce à cette plus grande disponibilité des places, les cases aménagées sur les trottoirs ont pu être supprimées. Le volume de trafic a diminué durant la période d'essai, principalement durant la pointe du soir.

Aucune mesure de bruit et de pollution de l'air n'a été effectuée pendant l'essai. La diminution du trafic permet cependant d'affirmer que l'essai a eu une influence positive dans ces domaines.

Les reports de trafic dans les zones avoisinantes n'ont pas été marqués. Il faut cependant dire que l'occupation des places dans le voisinage était si grand avant l'essai qu'une augmentation n'était pratiquement pas possible.

Les gens interrogés sont plutôt favorables à l'essai. Le souhait des habitants et des commerçants allaient dans une prolongation de l'essai. L'effet de report sur les places de parc publiques reste de manière suprenante très bas. Il y avait à 100 ou 200 mètres de la zone d'essai, des rues avec une très forte occupation, comme des rues avec peu d'occupation des places. Ceci souligne aussi l'impression de certaines personnes qui pensaient que l'essai n'avait apporté aucun allègement au problème de stationnement. Souvent, ils croyaient que l'essai allait leur garantir une place libre directement devant chez eux.

CONCLUSIONS GENERALES

L'essai pilote du quartier Muesmatt a démontré que le modèle de «zone bleue avec vignette» permettait de résoudre le stationnement dans les quartiers d'habitation, de canaliser et de réduire le trafic motorisé dans ces zones et de réduire les nuisances dues au bruit et à la pollution de l'air.

En complément d'autres mesures de réduction du trafic, cette politique de stationnement constitue donc UN moyen d'améliorer la situation des places publiques. Avant d'importer cette idée dans d'autres quartiers ou d'autres villes, il importe cependant d'analyser les caractéristiques des lieux.

Pierre-François SCHMID

Rue de l'Avenir

Rédaction:

Marc HOUVET, Pro Juventute
GCR — 26, bd Helvétique
1207 Genève - tél. 022 / 736 57 77

Abonnement et changement d'adresse:

Secrétariat du GCR
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel

GCR: Groupements représentés

- ADP-Association droit du piéton
- AST- Association suisse des transports
- Image de la cité-VS
- «La Rue» - groupe de travail de l'EPFL
- Pro Juventute
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

Présidence

Pierre-François SCHMID
3, rue du Chapitre
1950 Sion - tél. 027 / 22 94 64

Secrétariat

Anne TISSOT SCHULTHESS
Case Postale 1568
2002 Neuchâtel - tél. 038 / 24 00 39

Coordination romande

Alain ROUILLER
AST - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève - tél. 022 / 29 68 01 - Fax : 022 / 29 30 56

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contacts: Lydia Bonanomi, IREC
Case postale 555
1001 Lausanne - tél. 021 / 693 32 98

Contacts locaux Genève

Alain ROUILLER
AST - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève - tél. 022 / 29 68 01 - Fax: 022 / 29 30 56

Fribourg

Jean-Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue Saint-Pierre-Canisius
1700 Fribourg - tél. 037 / 22 82 92

Jura

Jean-Claude HENNET
AST- 9, rue de Chaux
2800 Delémont - tél. 066 / 22 88 88

Neuchâtel

Anne TISSOT SCHULTHESS
Case postale 1568
2002 Neuchâtel - tél. 038 / 24 00 39

Valais

Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
1, Pré-de-Savioz
3977 Granges - tél. 027 / 58 12 47

Vaud

Jürg STAEHLI
7, chemin de Villard
1007 Lausanne - tél. 021 / 23 00 92 ou 26 66 67

ERRATUM

Dans le bulletin N° 1/90 page 3, figure du milieu: la flèche de gauche indiquant «modération du trafic» sur une route cantonale importante, a été dessinée par erreur.