



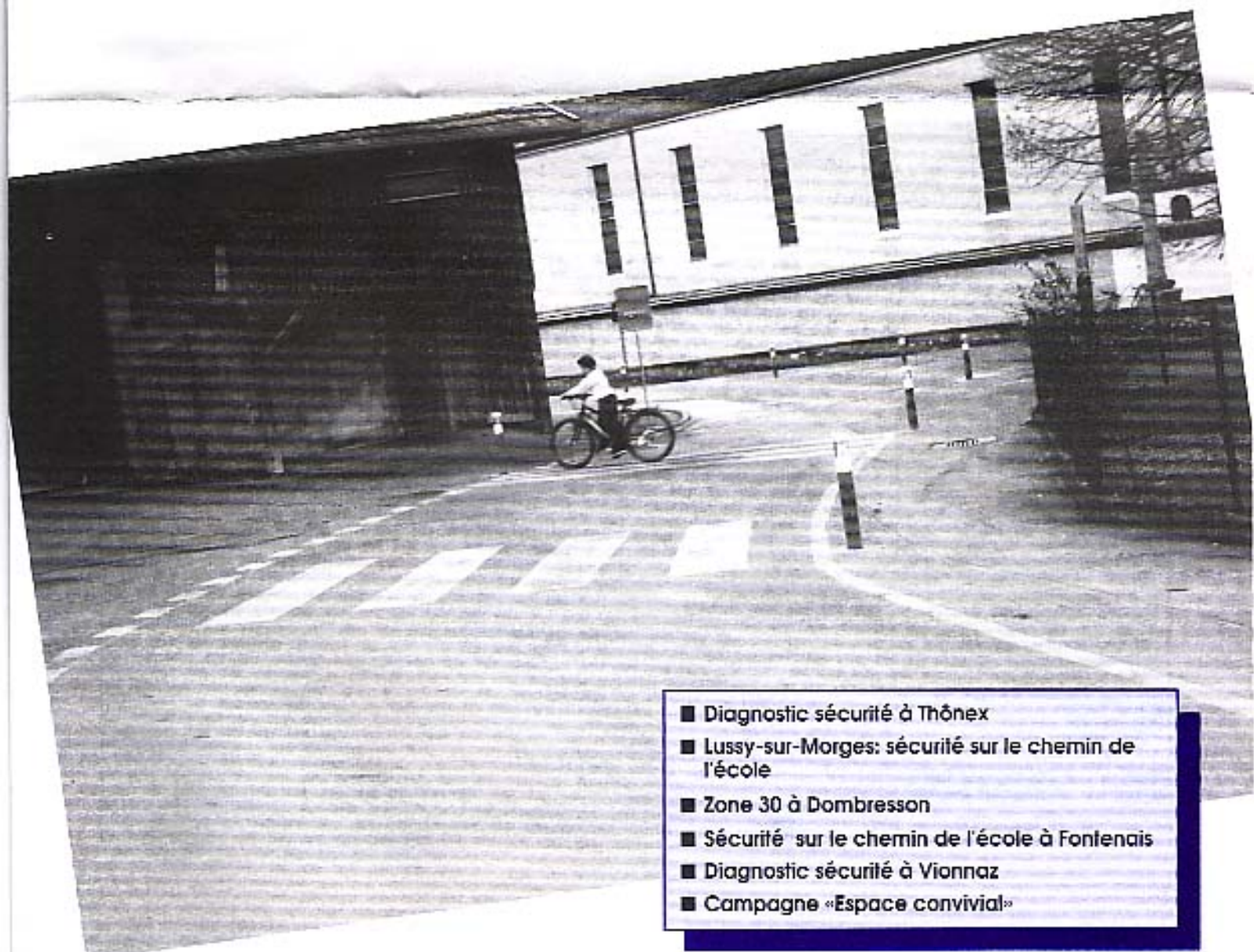
Rue de l'Avenir

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

2/96 13^e année

JAB 2002 NEUCHÂTEL

Diagnotics-sécurité Interventions du GCR

- 
- Diagnostic sécurité à Thônex
 - Lussy-sur-Morges: sécurité sur le chemin de l'école
 - Zone 30 à Dombresson
 - Sécurité sur le chemin de l'école à Fontenais
 - Diagnostic sécurité à Vionnaz
 - Campagne «Espace convivial»

Diagnostic sécurité ATE/GCR

Trafic pendulaire parasite sur le plateau de Bel-Air à Thônex (GE)

À la demande d'habitants, de parents d'élèves du quartier, soutenus par des élus de la Commune, le Bureau-Conseil ATE a proposé des mesures de modération de la circulation et d'accroissement de la sécurité des déplacements dans la zone de villas de Bel-Air.

Problèmes

- Le chemin du Petit Bel-Air est emprunté par des pendulaires pour éviter la route principale entre Annemasse (Haute-Savoie) et Genève lorsqu'ils se rendent dans les quartiers situés à l'est de la ville (Eaux-Vives, Gradelle, Frontenex).
- Ce transit crée un danger pour les enfants et les adolescents qui se rendent à bicyclette dans les

écoles et les équipements communaux voisins de même que pour les piétons qui accèdent aux arrêts des lignes de transports en commun (les uns et les autres situés en dehors du périmètre en cause).

Solutions ATE

Objectifs

- Décourager les véhicules à transiter dans cette zone

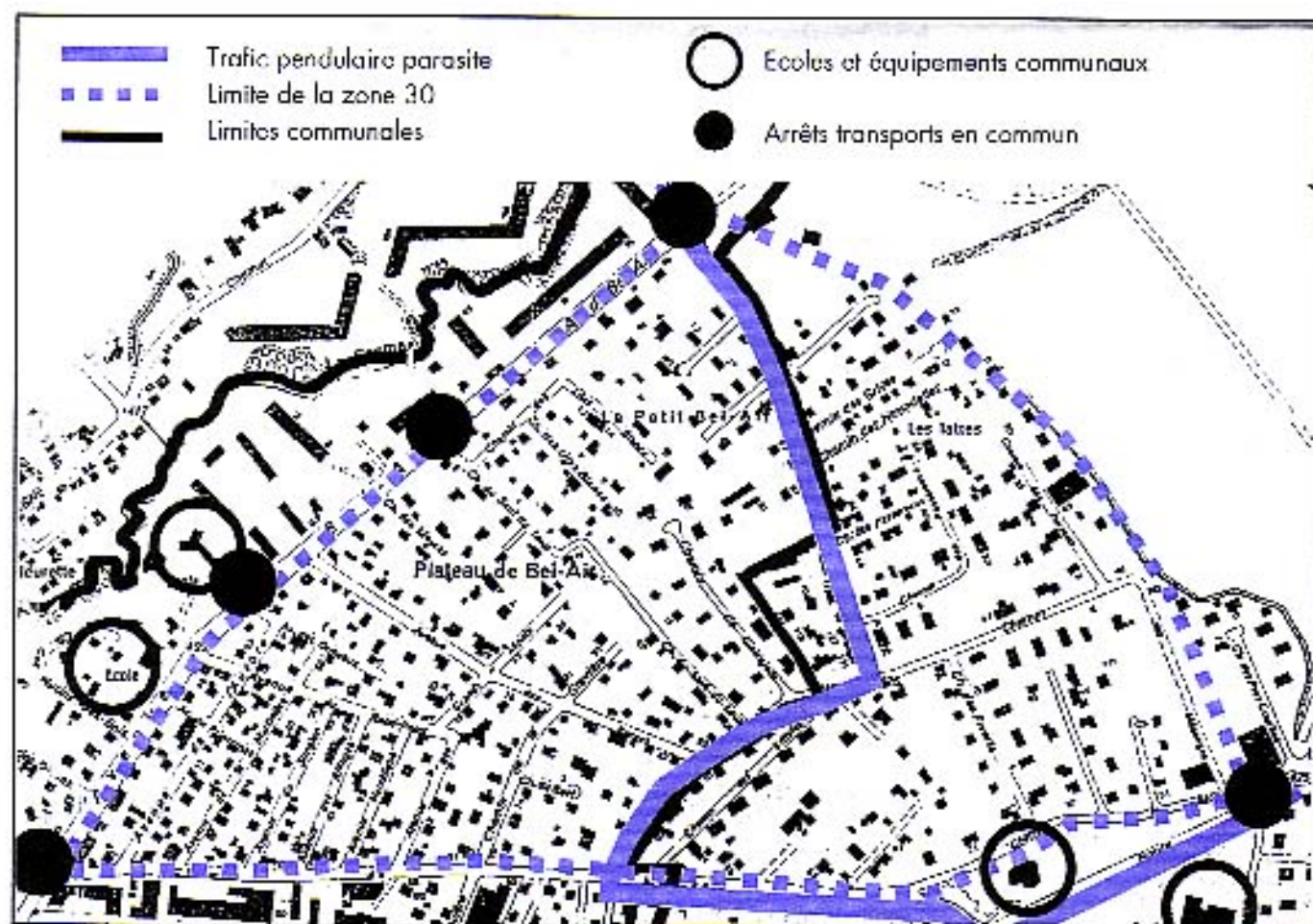
pour éviter la route principale

- Réduire la vitesse des véhicules qui y circulent, compte tenu de son caractère résidentiel
- Éviter de créer des aménagements modérateurs importants (des seuils de ralentissement étaient prévus)
- Ne pas accroître démesurément la signalisation (perte de priorité - stop, etc)

Mesures proposées

- Créer une zone 30 km/heure sur tout le plateau, renforcée sur le chemin du Petit Bel-Air par la création de modérateur de vitesse sous forme de décrochements horizontaux matérialisés par des bacs à plantes (ce chemin est rectiligne sur une longueur de 500 mètres).

Pierre Tissot
Architecte aménagiste



Lussy-sur-Morges (VD)

Sécurité sur le chemin de l'école - diagnostic GCR

Village agricole sur les hauts de Morges, 500 habitants (la population a plus que doublé en 30 ans), traversé par une route cantonale secondaire (trafic moyen, transit régional et desserte locale); la rue du village, à l'écart du trafic principal, est surtout une rue de desserte locale. Suite à une motion largement soutenue, la Municipalité décide de nommer une commission chargée d'étudier divers problèmes de sécurité des enfants sur le chemin de l'école et «un concept général de sécurité routière à l'intérieur et aux abords du village». Projet: Dominique von der Mühl.

Après une visite sur place avec des représentants de la commission, une offre est soumise à la Municipalité. Il est convenu de:

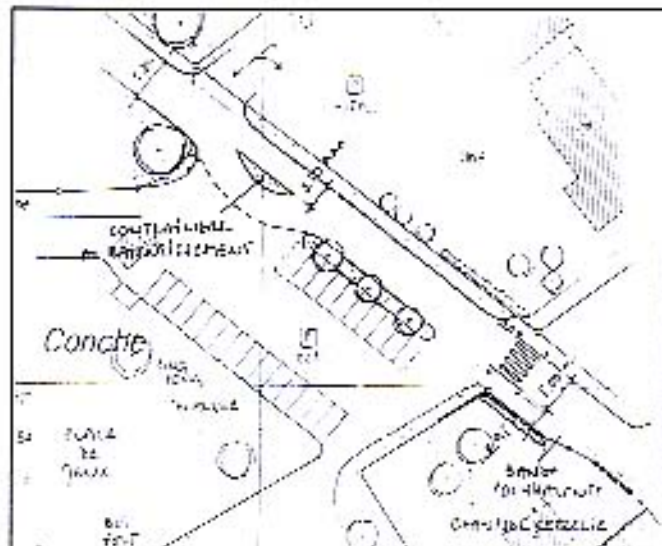
- proposer des mesures pour les quatre points principaux relevés concernant les écoliers;
- faire une évaluation de la situation à l'échelle communale, permettant un diagnostic et des propositions de principe.



Débouché de la ruelle de Couvaloup (chemin d'écoliers): visibilité et dégagement nuls, et autos en accélération...



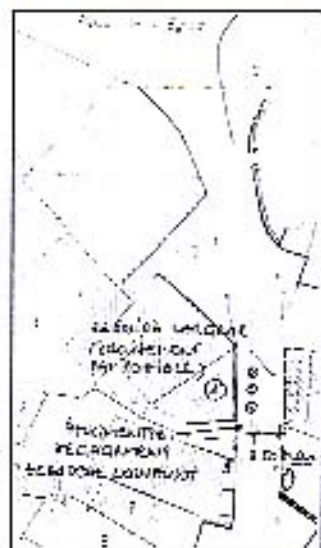
Route rectiligne et en descente: les voitures roulent trop vite à l'entrée de la localité, lieu important de passage des enfants.



Sur la route cantonale à l'entrée du village, l'îlot assure le ralentissement avant le passage piéton. Les «bandes polyvalentes» améliorent la sécurité des piétons grâce à l'espace gagné sur la route. Les deux passages piétons sont mieux mis en évidence.

Diagnostic GCR

Etude du GCR (Fr. 2000.-) prise en charge par la Commune, avec une subvention du FSR. Une rencontre est prévue avec le Service cantonal des routes et une assemblée d'information a eu lieu début juin. Une réalisation par étapes est prévue.



Dans le village, la fonction sociale prime sur la fonction de circulation. Une zone 30 est proposée dans tout le village; les bacs empêchent le croisement et protègent le débouché de la ruelle; devant l'école un rehaussement contraint au ralentissement (hors illustration).

Commune de Dombresson(NE)

Zone 30 quartier du Ruz Chasseran

Des habitants du quartier du Chasseran ont contacté l'ATE-Neuchâtel parce qu'ils souhaitent l'aménagement d'une zone 30 dans leur quartier. Ils ont élaboré un premier dossier avec la description de la situation; puis des propositions de principe élaborées par Peter Wulschleger, architecte paysagiste, ont été remises à la Commune. L'aménagement est en cours de réalisation.

Analyse de départ

- circulation mixte, coexistence des différents usagers de la rue
- principe «sécurité par insécurité». Les usagers sont obligés de faire attention et de respecter les autres. Ils doivent s'attendre à des situations surprenantes et imprévues. Cela oblige les usagers à adapter leur vitesse
- peu de réglementations (signalisations, marquages)
- espace de rues assez homogène

Principes d'aménagement

- maintenir les qualités du quartier et du Ruz Chasseran
- maintenir le principe de la coexistence des différents usagers
- améliorer la sécurité par des interventions à des

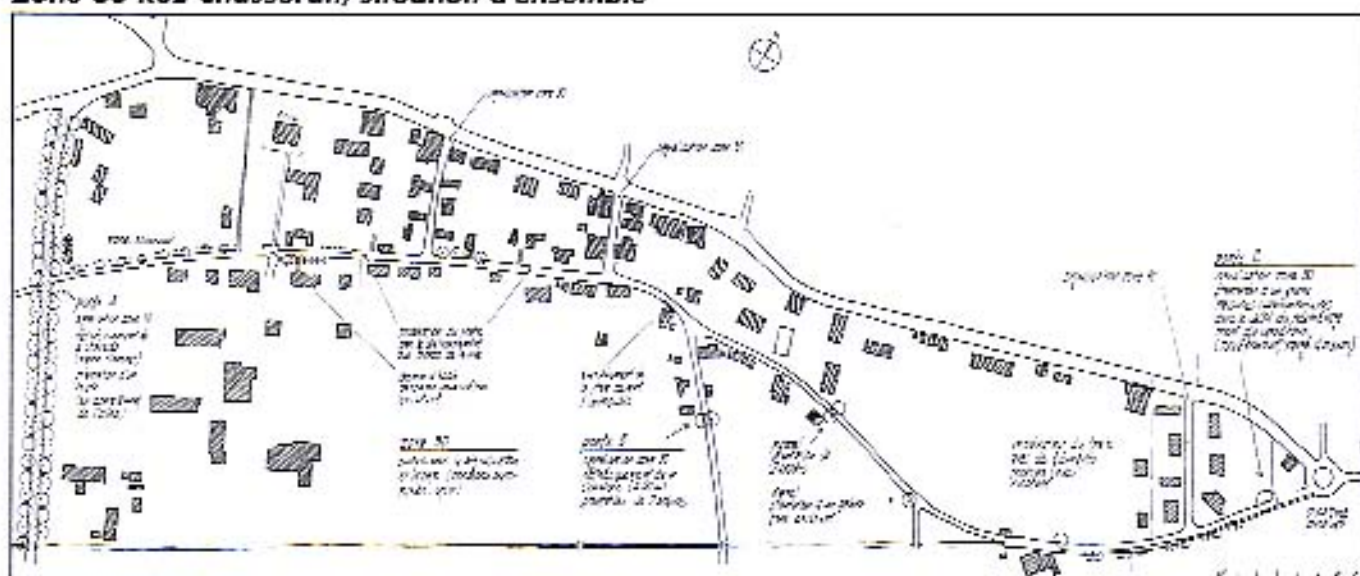
endroits précis. Réduction de la vitesse d'entrée dans la zone par la visualisation des portes

- préférer des mesures douces (visuelles, végétales) aux mesures constructives
- renoncer à des mesures «cosmétiques» (pavages, bacs à fleurs, etc.)
- coûts modérés, réalisation facile et à court terme
- principe de la priorité de droite



Porte d'entrée B: situation avant (en haut) et après (à gauche photomontage). Rétrécissement de la chaussée à 3.50m + plantation d'arbre. Signalisation panneau «zone 30».

Zone 30 Ruz Chasseran, situation d'ensemble

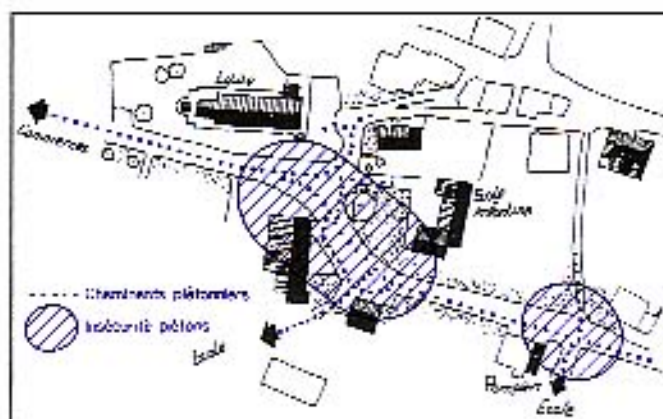


Sécurité sur le chemin de l'école

Commune de Fontenais (JU)

Les aménagements de Fontenais contribuent à la modulation de la circulation et augmentent la sécurité des usagers en particulier des enfants sur le chemin de l'école. Le carrefour réaménagé se situe devant les écoles primaires et maternelles et l'église. Suite à une intervention d'un groupe de parents et de citoyens en Assemblée communale (législatif), le Conseil communal a mandaté un bureau pour l'élaboration d'une conception générale des circulations. (Projet: Serge Beuchat)

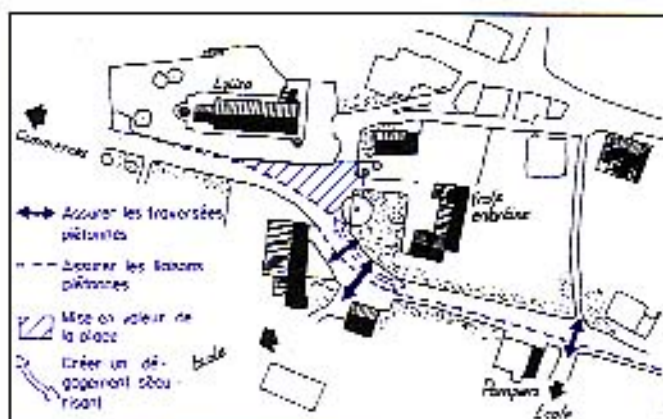
Constat / problèmes



Problèmes

- Insécurité du piéton, cheminements mal définis
- Mauvaise visibilité
- Vitesses excessives

Concept d'aménagement



Solutions

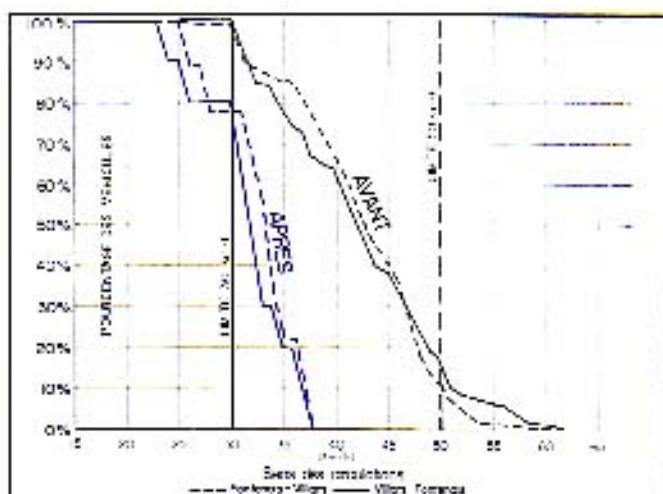
- Création d'une zone où l'automobiliste est sensibilisé à la présence des piétons
- Confection d'une place
- Amélioration des liaisons et traversées piétonnes

Réalisation (employés communaux)



Pose de bornes en bois. Marquage des bords de routes avec peinture. Signalisation horizontale (damier et « danger »). Signalisation verticale adéquate (panneaux 30)

Vitesses avant-après



En noir: avant l'aménagement; en bleu: après.

Commune de Vionnaz (VS)

Le GCR a établi un diagnostic sécurité pour la route cantonale à Vionnaz. La sécurité sur le chemin de l'école n'est pas satisfaisante. Le problème essentiel vient de la coupure engendrée par la route cantonale qui traverse le village du Nord au Sud. (Projet: P.-F. Schmid)

Problématique

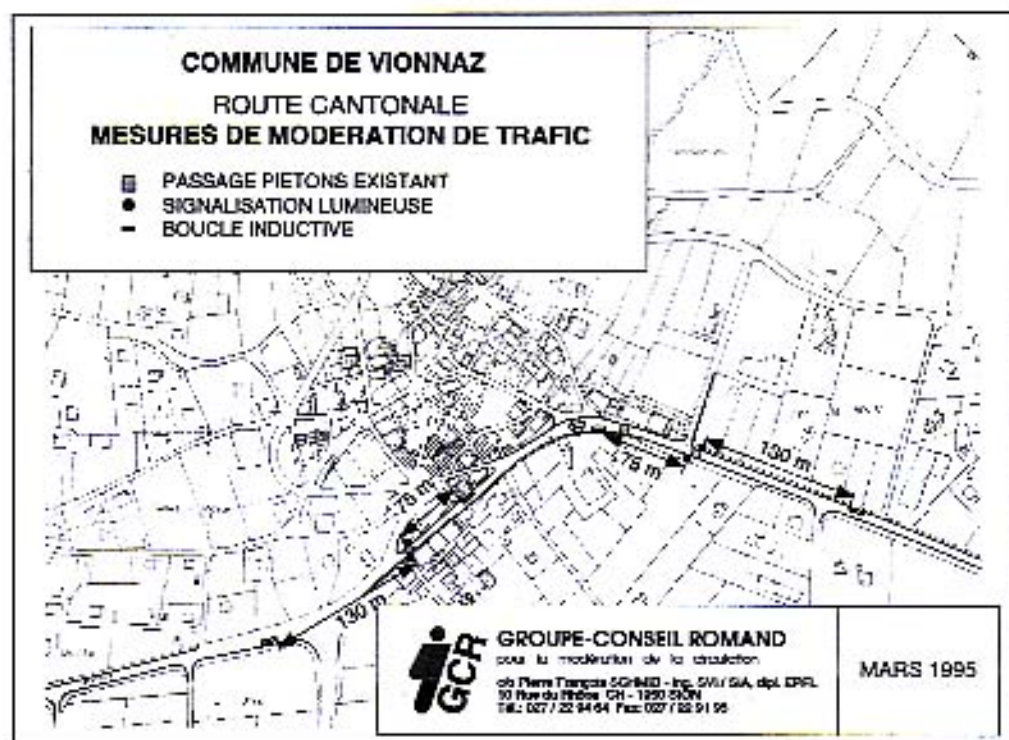
Trois facteurs d'insécurité sont mis en évidence:

- la vitesse excessive des véhicules
- le volume de trafic (trafic journalier moyen de l'ordre de 7000 v/j)
- le gabarit de la route et des trottoirs.

Diverses mesures ont déjà été prises par les responsables, avec notamment la vitesse légale généralisée à 50 km/h et la création d'un passage piétons avec îlot au centre du village. Sans 1 (direction St-Gingolph)

Le 86% des véhicules respectent les 50 km/h (vitesse légale) et 97% les 60 km/h. 13% des véhicules circulent entre 60 et 80 km/h. En ce qui concerne les vitesses maximales, 216 véhicules ont été enregistrés entre 90 et 110 km/h. Sans 2 (direction St-Maurice)

Le 72% des véhicules respectent les 50 km/h (vitesse légale) et 93% les 60 km/h. 27% des véhicules circulent entre 60 et 80 km/h. En ce



qui concerne les vitesses maximales, 148 véhicules ont été enregistrés entre 90 et 110 km/h.

Mesures proposées

Afin d'atteindre les objec-

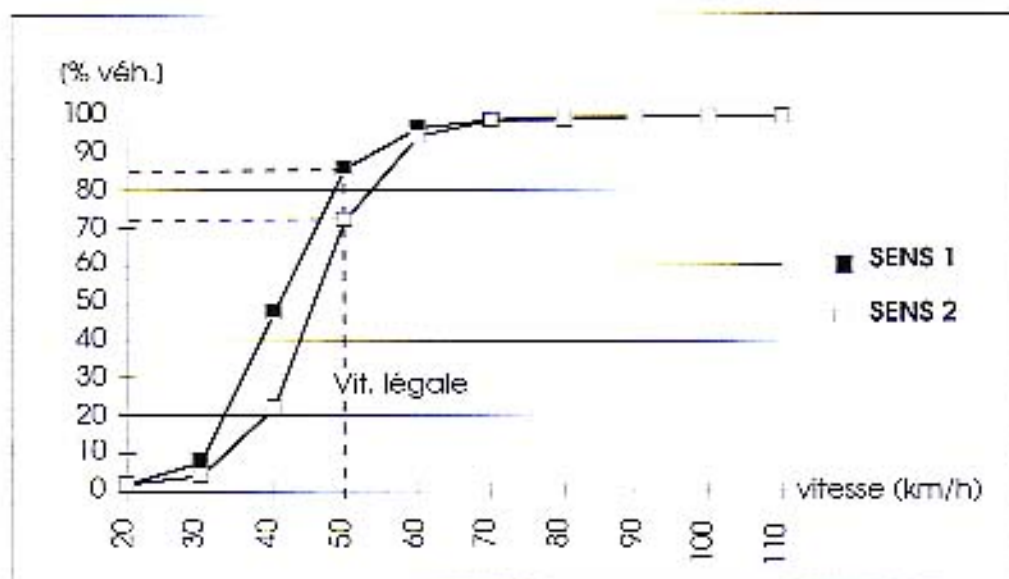
tifs visés différentes mesures sont envisageables. Vu l'urgence de la situation, il importe cependant de trouver des interventions concrètes et efficaces, pouvant être mises en place rapidement,

et ne nécessitant pas des investissements trop importants.

Dans cette optique, la mise en place d'une **signalisation lumineuse contrôlant la vitesse** des véhicules est proposée. Celle-ci peut être combinée avec les deux passages piétons situés aux extrémités Nord (vers la rue du Collège) et Sud (vers la route de Torgon).

Les feux gérés de cette manière, peuvent également être utilisés comme feux piétons «à la demande».

La figure ci-dessus schématise cette proposition. Elle est dimensionnée sur la base d'une vitesse maximale de 80 km/h et tient compte de la distance d'arrêt des véhicules (selon la norme VSS 640 090 a).



Protection des piétons aux abords des passages de sécurité

ADP

PRO SENECTUTE

Für das Alter
Pour la vieillesse
Per la vecchiaia

Le comportement des automobilistes s'est sensiblement amélioré aux abords des passages protégés au lendemain de la révision de l'art. 6 al. 1 (OCR) qui accorde une meilleure priorité aux piétons. Pourtant, deux ans plus tard, même si les conducteurs se montrent plus enclins à s'arrêter, la progression atteinte est encore insuffisante pour garantir la sécurité des piétons. C'est pourquoi le bpa a lancé une nouvelle campagne d'information Espace convivial avec l'appui d'une douzaine d'organisations dont Pro Senectute Suisse et l'ADP pour encourager la compréhension mutuelle et le respect de la loi.

Depuis le 1er juin 1994, les automobilistes doivent non seulement accorder la priorité aux piétons déjà engagés, mais également à tous ceux qui veulent manifestement traverser la chaussée à cet endroit.

Constat troublant

Des observations faites par le bpa ont montré que depuis l'introduction de cette disposition, la proportion des automobilistes qui s'arrêtent à la vue d'un piéton en attente au bord du trottoir a considérablement augmenté passant de 13% à au moins 25% en 1995 (25 % à 45 % en mars 1996) selon les points d'observation, constate P. Heh-

len, directeur du bpa.

Pourtant, pour une même période considérée, les chiffres de 1993 et 1995 révèlent une progression (+ 11,7%) du nombre des personnes victimes d'accident sur les passages pour piétons, progression qui concerne plus particulièrement les enfants (0-14 ans) et les accidents survenus de nuit.

Faut-il mettre en cause les piétons qui traverseraient la route par surprise, voire imprudemment? P. Hehlen, directeur du bpa est convaincu que le nombre des accidents ne diminuera que lorsque les automobilistes accorderont la priorité aux piétons de manière conséquente et que de leur côté les piétons feront preuve de la prudence né-

cessaire, d'où le lancement de la campagne Espace convivial.

Ambiguïté juridique

Les articles 6 al. 1 et 47 al. 2 de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) accordent certes la priorité au piéton; mais celui-ci ne peut cependant user de son droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui est plus possible de s'arrêter. Pour l'ADP, ce flou juridique ne permet pas d'accorder un réel droit de priorité et c'est pourquoi l'art 47 al. 2 devrait être modifié. Hans-Peter Bloch, vice-directeur de l'Office fédéral de police observe de son côté que le



législateur n'as pas non plus modifié les art. 33 et 49 de la loi sur la circulation routière (LCR) ce qui crée aussi un flou juridique.

Nécessaires aménagement

Pour Gérard Foresti, chef du département de la sécurité routière du TCS, le comportement des usagers est primordial. Il importe donc que s'établisse le contact visuel entre le piéton et l'usager de la route. Ce dernier a l'obligation de ralentir, voire de s'arrêter, particulièrement lorsqu'il se trouve en présence d'enfants, de personnes âgées ou handicapées.

Il plaide pour des réaménagements lorsque les passages sont trop rapprochés,

Position de l'ADP et de l'ATE: conditions-cadres défailantes

Si les nouvelles dispositions ont amélioré l'octroi de la priorité, elles n'ont en revanche guère affecté les conditions de sécurité aux abords des passages protégés. C'est pourquoi il faut modifier les conditions-cadres de manière à ce que la priorité ne soit plus seulement l'exception mais la règle. Il s'agit de:

- diminuer la vitesse du trafic dans les localités, de manière à faciliter la communication entre les différents usagers et pour que les véhicules puissent s'arrêter à temps devant les passages protégés
- tester dans des villes modèles de nouvelles formes de cohabitation entre piétons et automobilistes (ex. zone avec priorité aux piétons)
- introduire le 30km/h dans les zones d'habitation, les zones centrales et aux abords des écoles
- renverser la priorité sur certains tronçons de route à forte densité de piétons, par exemple, au centre des agglomérations, et étendre la priorité à toute la rue.

se trouvent à proximité de la sortie d'un giratoire, peu visibles, précédés de plusieurs signaux différents, mal éclairés, invisibles lorsque la chaussée est enneigée. Et si la progression devait se poursuivre il ne faudrait pas hésiter à revoir la réglementation.

J. Dentan

La campagne d'affichage «Espace convivial», On peut regretter l'aspect peu clair du slogan et du «Smiley» qui ne font pas apparaître que, d'une part la priorité à accorder aux piétons n'est pas seulement une question de politesse mais surtout une obligation légale, et qu'un échange convivial entre piétons et automobilistes tel qu'un geste ou un coup d'oeil n'est possible que si l'automobiliste roule à basse vitesse.

(A. Tissot, ADP)



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**
- Société d'Am Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres rattachés 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 038/24 32 92

Fax 038/24 28 80

CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion t 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

Vice-président

Alain ROUILER

ATE - 16, rue des Christoffiers

1204 Genève

t et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail de la Rue de l'EPFL

Contact: Lydia BONANOMI

Casse postale 555

1001 Lausanne

t 021/693 32 98

Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève

Alain ROUILER

(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Ivan Luc RIME

212, Passage du Cardinal

1700 Fribourg t 037/24 76 65

Fax 037/24 71 96

Jura

Serge BEUCHAT

77, route de l'Ardenais

2900 Porrentruy

t 066/66 61 41

Fax 066/66 48 02

Neuchâtel

Yolande NORTH

Ruelle 3

2025 Chézille-Sart

t 038/55 29 67

Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion t 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

Vaud

Philippe Schaffner

5, chemin Péloux

1007 Lausanne

t 021/617 51 98

Dokumentation Pro Fussgängerstreifen

La police cantonale zurichoise protège pas assez les piétons dans les petites communes et supprime de manière discutable des passages pour piétons. Pour le démontrer l'ADP et l'ATE ont édité une brochure que l'on peut se procurer au prix de Fr.8.- au secrétariat de l'ADP. Les auteurs montrent que la nouvelle réglementation du droit de priorité est conforme à ce qui se fait dans les autres pays. Suite à des pressions de l'ACS

zurichoise, le canton de Zurich a supprimé des passages pour piétons jugés pas assez sûrs. Les auteurs de cette étude ont mené une enquête auprès d'autres cantons et ont constaté que les accidents n'avaient pas seulement augmenté en ce qui concerne les piétons mais de manière générale. A Berne, où des mesures ont été prises pour que le droit de priorité soit respecté on observe une amélioration de la situation. En Argovie, on a procédé à l'amélioration

de l'éclairage des passages pour piétons et restaurer systématiquement la peinture. Cette enquête prouve par l'analyse des cas présentés, que toute suppression de passages pour piétons se fait aux dépens de ceux-ci, et que s'il y a un combat à mener c'est plutôt celui de faire respecter le nouveau droit de priorité en prenant les mesures qui s'imposent.

(A. Tissot -ADP)

Rue de l'Avenir

Abonnement 1996

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 aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrado). Fr. 35.-

Nom: _____

Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____

Localité: _____

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