



Rue de l'Avenir

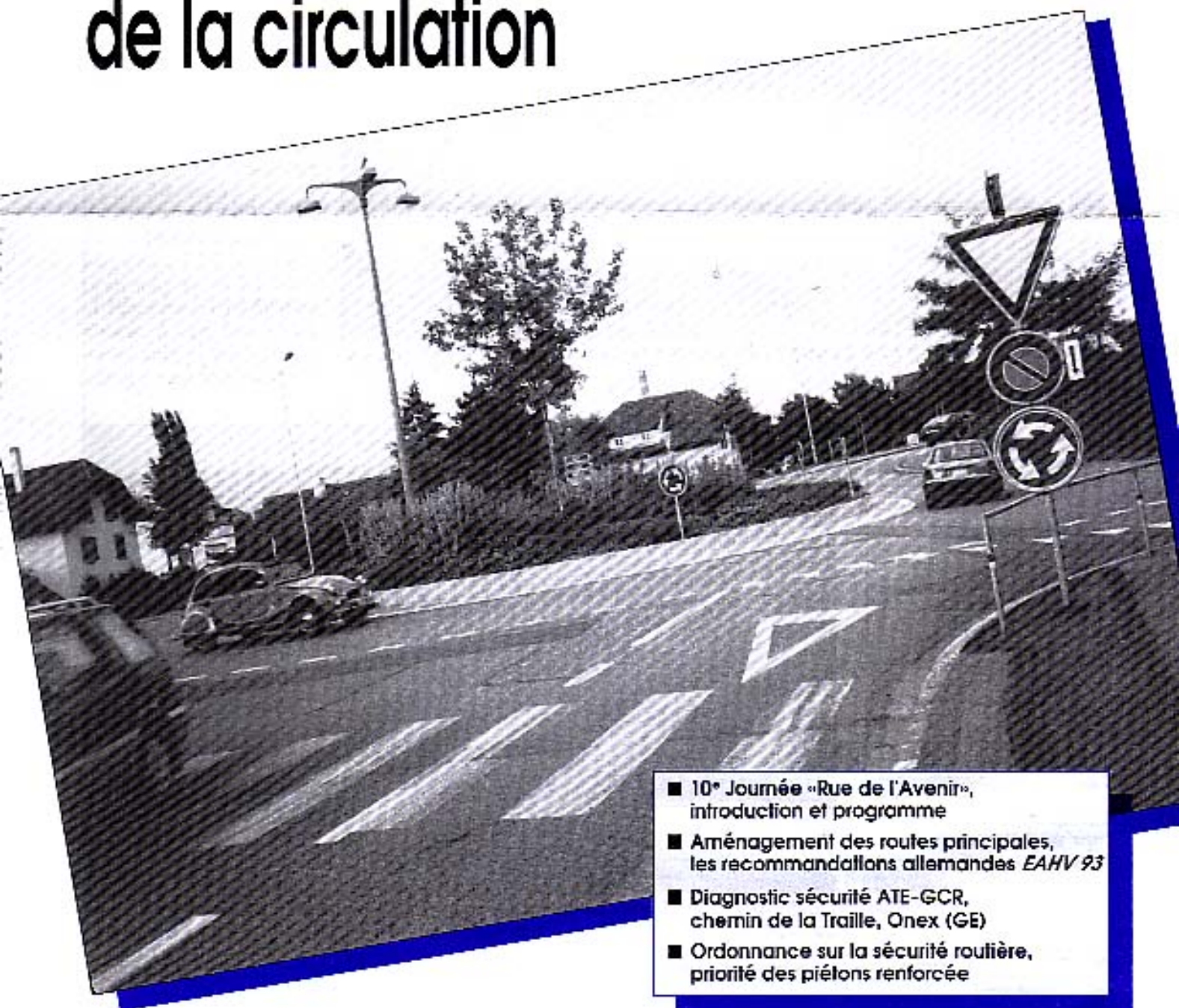
Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année.

3/94 11^e année

Bureau-Conseil AST
Alain Roullier
16, rue des Chaudronniers
1204 Genève

JAB 2800 DELEMONT 1

10^e Journée «Rue de l'Avenir» Bilan de 10 ans de modération de la circulation



- 10^e Journée «Rue de l'Avenir», introduction et programme
- Aménagement des routes principales, les recommandations allemandes *EAHV 93*
- Diagnostic sécurité ATE-GCR, chemin de la Traille, Onex (GE)
- Ordonnance sur la sécurité routière, priorité des piétons renforcée

Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

10^e journée «Rue de l'Avenir» à Bienne

Introduction au programme

La journée de Bienne nous permettra de faire un bilan. On verra qu'il ne peut pas être question de se reposer sur des lauriers. En simplifiant, on peut dire qu'un certain consensus règne concernant la modération des rues de quartier. Ce consensus disparaît dès qu'il s'agit de mesures à prendre sur des routes principales, dans les villes comme dans les villages.



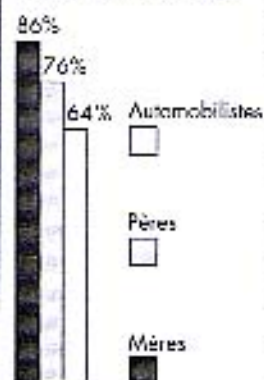
Trop d'endroits où une bonne aide à la traversée des piétons fait encore défaut.

Par des conseils d'ordre technique et juridique et par des informations sur les expériences en Suisse et en Europe, le GCR veut en premier lieu promouvoir des aménagements de rues et de routes tenant réellement compte des besoins des piétons et des cyclistes, ainsi que du rôle social des espaces rues.

Transfert vers l'écomobilité

Mais le GCR s'intéresse aussi à la modération de la circulation au sens large du terme, qui vise à réduire globalement le trafic motorisé individuel, par un trans-

Gens favorables aux zones 30



Alors que plusieurs enquêtes montrent qu'une large majorité de la population est favorable aux zones 30, leur généralisation se fait attendre.



L'urbanisation dispersée continue et le trafic motorisé individuel ne cesse de croître.

Programme de la journée

Lieu

Bienne, Café Romand

Programme

- 9h 00** • Accueil.
• Présentation de la vidéo: «Habitat, circulation, environnement ou Diogène dans le canton de Berne».
- 9h 15** • Introduction à la Journée, par **M. Pierre-F. Schmid**, président du GCR.
• Souhait de bienvenue, par **M. Hans Stäckli**, maire de la ville de Bienne.
- 9h 30** 1^{re} partie des exposés
• Présentation de «Rue de l'Avenir», par **M. Pierre-Fr. Schmid**, président du GCR.
• Présentation de l'association française « Rue de l'Avenir», par **M. Jacques Hennebert**.
• Présentation du GCR, par **M. Alain Rouiller**, vice-président du GCR.
• Aménagements cyclables dans les zones 30 à l'exemple de la ville de Berne, par **M. Jürg Stähli**, urbaniste.
- 10h 15** 2^e partie des exposés
• La modération de la circulation dans l'optique de l'urbanisme, par le professeur **Léopold Veuve**, Urbanplan, Lausanne, Fribourg et Neuchâtel.
• Evolution des aménagements et des normes, par **M. Roland Ribli**, R. Ribli & Associés SA, aménagistes et ingénieurs conseils, Genève et Lausanne.
• Possibilités et limites de la coordination entre urbanisation et transports à l'exemple de la politique d'aménagement du territoire du canton de Berne / Möglichkeiten und Grenzen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr am Beispiel der Raumordnungspolitik des Kantons Bern, par **M. Marco Rupp**, chef de projet à l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Berne.
• Discussion générale.
- 12h 15** Apéritif.
12h 30 Repas.
- 14h 00** Présentation des aménagements réalisés à Bienne, par **M. Alexandre Luczy** (police municipale) et **M. Jürg Stähli** (office de l'urbanisme).
- 14h 30** Visite à pied de divers aménagements de modération de la circulation, conduite par **M. Jürg Stähli**.
- 16h 35** Départ des trains en direction de Neuchâtel, Lausanne.

Prix de la journée

comprenant les conférences, la documentation, le repas de midi (avec café, mais sans boisson),
Fr. 95.- par personne.

Inscription

Par retour du coupon d'inscription ci-dessous **jusqu'au 30 septembre 1994**,
au **secrétariat romand du GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel**.

fort vers l'écomobilité (déplacements par transports collectifs, à pied, à vélo).

La dispersion de l'urbanisation

Des mesures sont prises dans les centres ville, mais à l'échelle régionale, l'urbanisation continue de se faire de façon dispersée, loin de transports collectifs performants, et le trafic motorisé ne cesse de croître.

A l'exemple du canton de Berne, nous voulons montrer qu'il est possible d'infléchir ce processus. ■

Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la 10^e journée «Rue de l'Avenir»
du 7 octobre 1994 à Bienne (repas compris)

Nom: _____

Prénom: _____

Rue/no: _____

NPA/Localité: _____

Fonction: _____

A retourner, **jusqu'au 30 septembre 1994**, au
Secrétariat du GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel
fax: 038/24 28 80

Envoi par nos soins d'un bulletin de versement pour le paiement de l'inscription.

Aménagement des routes principales

Les recommandations allemandes EAHV 93

Les recommandations EAHV, sorties en 1993¹, constituent la suite, annoncée dès 1985, des FAE 85 (recommandations pour l'aménagement des rues de quartier). Ces deux documents, qui sont pensés comme des aides à la planification et à la projection d'aménagements routiers, remplacent l'approche sectorielle des normes routières par une approche intégrative. De tels manuels, à caractère officiel, manquent chez nous, où toute solution un tant soit peu novatrice risque d'être refusée pour soi-disant non-conformité aux normes.

Les recommandations FAE et EAHV (qui ne sont volontairement pas des normes) sont le résultat logique des réactions des années septante contre la conception du «tout-automobile» qui régissait alors la planification et la construction routières. Elles sont basées sur quelques idées clés :

- La prise en compte, beaucoup plus sérieuse que par le passé, des besoins des usagers vulnérables et des objectifs d'ordre urbanistique (rôle d'espace public des rues et des routes).
- Des projets d'aménagement allant «de façade à façade», par l'intégration des espaces latéraux et des bâtiments délimitant l'espace rue.
- L'abandon de solutions types et de procédés standardisés au profit d'un processus créatif.

En Suisse, révision et amélioration des normes

En Suisse, contrairement à l'approche intégrative des FAE et EAHV, on a d'abord simplement ajouté aux normes existantes, sans explication, les normes sur la «modération du trafic» (destinées aux rues de quartier), puis révisé deux normes

portant sur tous les types de routes :

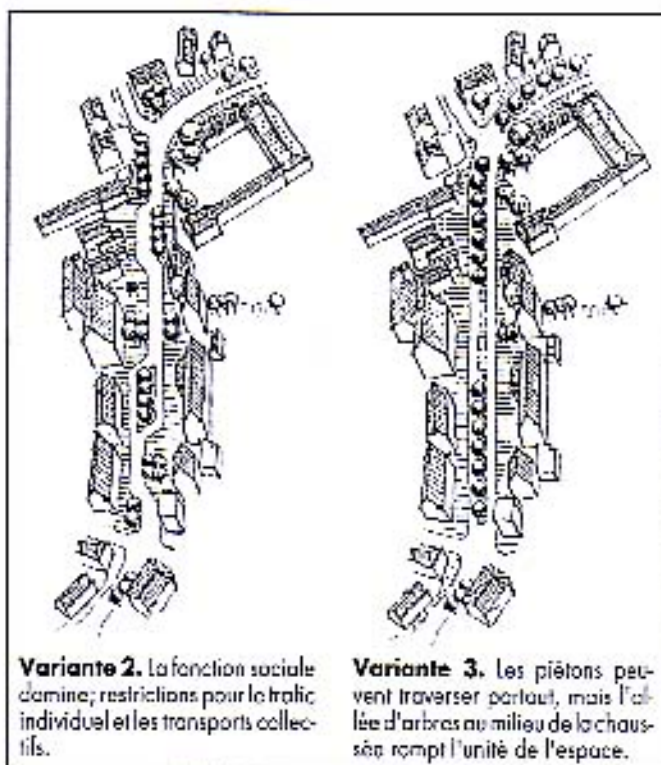
Les nouvelles normes «Types de route» (SN 640 040 à 640 045)

A première vue, elles paraissent révolutionnaires. En effet, on peut y lire des phrases comme «Parmi les objectifs assignés à la route, il faut distinguer ceux relatifs à la circulation et ceux du domaine urbanistique.» Mais, par la suite, on s'aperçoit que cet objectif urbanistique n'entre en ligne de compte que pour les rues de quartier !

Les nouvelles normes «Profil géométrique type» (SN 640 200 à 640 202)

Là encore, il y a une petite révolution, car les profils types ne sont plus fixés une fois pour toutes, mais ils doivent être déterminés de cas en cas par le projecteur, ce qui demande un minimum de réflexion. Réflexion toutefois bien encadrée, puisque «Cette norme permet de fixer les dimensions des éléments du profil géométrique type selon un procédé standardisé et systématique.»

Par opposition à cela, les EAHV précisent que «Étant donné que l'élaboration de projets d'aménagements



Variante 2. La fonction sociale domine; restrictions pour le trafic individuel et les transports collectifs.

Variante 3. Les piétons peuvent traverser partout, mais l'allée d'arbres au milieu de la chaussée rompt l'unité de l'espace.

Exemple 5 des EAHV, deux des quatre variantes d'aménagement du tronçon central examinées.

routiers comporte beaucoup d'aspects créatifs, il n'est ni judicieux, ni possible, de standardiser ce processus.»

La différence illustrée par les exemples

La place manque ici pour résumer l'essentiel des EAHV, qui ne servirait d'ailleurs à rien, puisque précisément elles sont un document à avoir sur le coin

de la table de travail et à consulter à tout moment, tant pour la méthode de projection (comment [je procède?] que pour la «boîte à outils» (50 «éléments de projection»).

La brève présentation de deux exemples donne un aperçu de la différence existant dans l'élaboration d'un projet d'aménagement routier selon les recommanda-

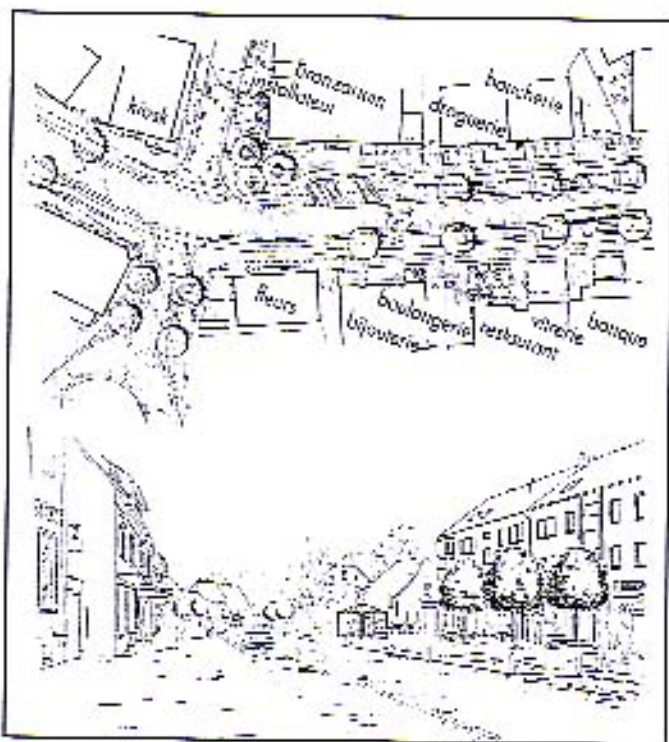
tions allemandes d'une part, et selon les normes VSS d'autre part. Les EAHV illustrent le propos par 7 exemples, par définition tous situés en zone bâtie.

Les normes VSS «Profil géométrique type» donnent trois exemples, dont un seul est une route en zone bâtie. Comparons ce dernier à celui des EAHV qui présente une même charge de trafic (7000 véhicules/jour):

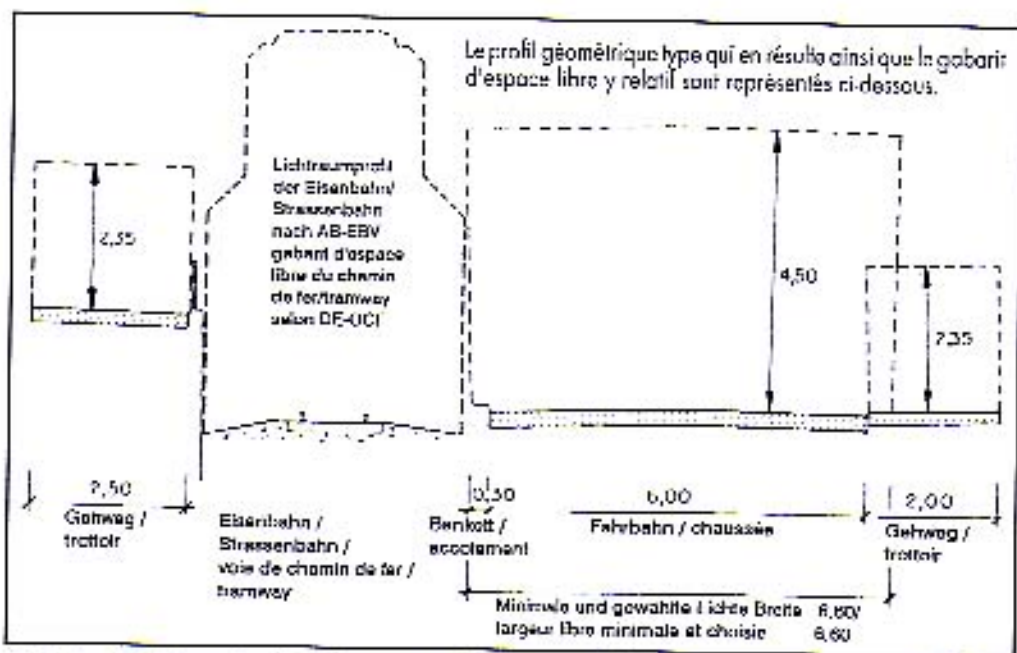
EAHV, exemple 5

Le texte décrit d'abord la route dans son contexte régional, puis toutes les caractéristiques urbanistiques de l'espace traversé par la route en question (typologie et degré d'ouverture/fermeture du bâti, les abords de la route, les affectations, les éléments mineurs, etc.), en identifiant les «portés» et des séquences spatiales.

Ensuite, on trouve le recensement de toutes les exigences relatives à l'espace rue, ainsi que celui des problèmes et des conflits existant avant la transformation.



Exemple 5 des EAHV, avant-projet d'aménagement du tronçon central.



Exemple B donné dans la norme VSS «Profil géométrique type, élaboration» (SN 640 202).

Après ce constat, les principaux objectifs ont été définis: modération des vitesses sur toute la traversée; sur le tronçon central, les piétons doivent pouvoir traverser partout en sécurité, etc. Concernant les aspects urbanistiques, les mesures devront souligner l'entrée en zone

bâtie, mieux structurer l'espace, améliorer la qualité d'accueil de l'espace central, etc.

Quatre propositions de principe sont ensuite examinées. Elles englobent naturellement tout l'espace de façade à façade.

Norme VSS 640 202, exemple B

Là aussi, on trouve d'abord des données, «relatives au tronçon», «relatives au trafic et à l'exploitation», d'où découlent, on se référant aux normes correspondantes, le type de route («route principale en traversée de localité») et les principales exigences y relatives («construction possible avec des restrictions de circulation importantes»). Suit l'«examen du profil géométrique type» et le profil géométrique type lui-même.

Bien des professionnels arrêteront là leur étude. On trouvera alors un plan, s'arrêtant aux bords de trottoir et figurant une route sous la forme d'une bande homogène traversant la localité de bout en bout. On ne saura rien sur les caractéristiques spatiales et sociales

des espaces traversés, etc., etc.

Naturellement, les bons professionnels vont d'eux-mêmes plus loin, mais rien dans les normes ne les y incite vraiment.

Travailler avec les deux outils

Soyons juste, en réalité tout n'est pas noir d'un côté et blanc de l'autre. Les nouvelles normes VSS marquent une certaine ouverture et les EAHV peuvent aussi être critiqués sur certains points. Certains cantons ont édité des recommandations pour une approche intégrative des traversées de localités.

Il n'empêche qu'en travaillant avec les EAHV plutôt qu'avec les normes VSS, la chance est beaucoup plus grande de déboucher sur des projets d'aménagements routiers satisfaisants pour tous les usagers et du point de vue de la qualité de l'espace public.

Lydia Bonanomi

¹ Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - FAIV 93, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50973 Köln, Postfach 50 13 62.



Mandat

Suite à une pétition des habitants, la commune d'Onex a mandaté le Bureau Conseil ATE pour améliorer la sécurité des déplacements sans perte de places de stationnements. La GCR a collaboré à ce diagnostic.

Problèmes

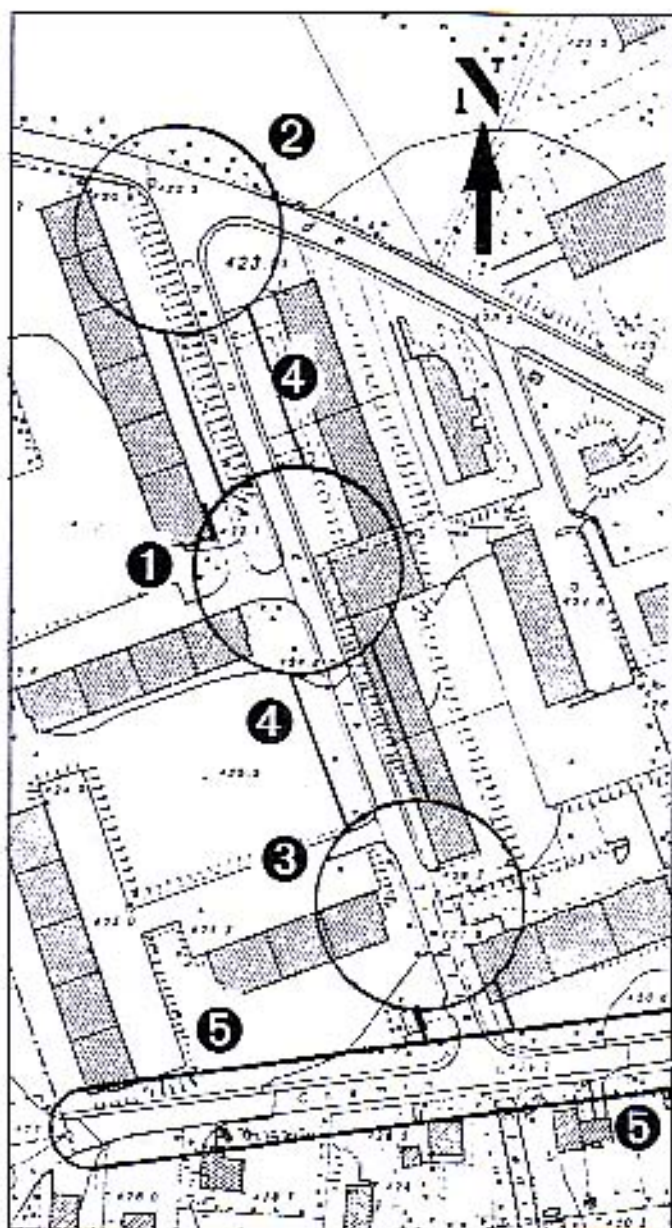
- L'insécurité des enfants (mauvaise visibilité à cause du stationnement des deux côtés).
- La forte densité du stationnement.
- La rue à sens unique oblige les cyclistes soit à faire un grand détour, soit à rouler à contre-sens.
- Le transit inutile, occasionné par le sens unique, des habitants vers le chemin de Cressy.
- Le manque de places de stationnement pour les visiteurs.



La voie rectiligne à sens unique invite à accélérer. Et si un enfant jaillissait entre les deux voitures!



L'espace piéton créé devant l'épicerie a coupé la perspective et ralenti le trafic. Le contre-sens cycliste rappelle la prudence élémentaire.



Mesures réalisées

- 1 Devant l'épicerie: avancée de trottoir et espace pour piétons.
 - 2 Sortie du chemin de la Traille sur la route de Loëx: la traversée des piétons est raccourcie; création de places de stationnement.
 - 3 Mise à double sens des 50 premiers mètres du chemin de la Traille.
 - 4 Ouverture du chemin de la Traille à contre-sens pour les cyclistes.
 - 5 Mise en place de stationnement alterné sur le chemin de Cressy.
- Coût des aménagements, y compris l'étude: Fr. 50 000.-.

Priorité des piétons renforcée

80% d'automobilistes ne s'arrêtent pas lorsqu'un piéton pose le pied sur un passage protégé; la modification de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) pourrait aider à changer cette mentalité; c'est pourquoi, l'ADP soutient la nouvelle disposition de l'art. 6 qui n'oblige plus le piéton à faire un signe de la main pour bénéficier de son droit de priorité.

L'ADP est favorable à la nouvelle formulation de l'art. 6 qui n'oblige plus le piéton à faire un signe de la main pour traverser parce que:

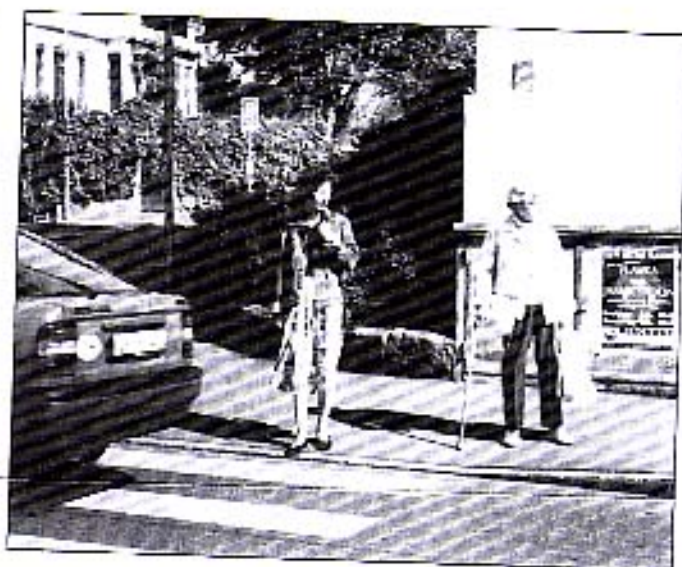
- très souvent le piéton porte des bagages, donne la main à des enfants, pousse une poussette, promène un chien et ne peut pas faire un signe de la main;
- pour beaucoup de piétons, il est désagréable de solliciter par un geste l'autorisation de se déplacer;
- beaucoup d'automobilistes égoïstes agissaient jusqu'à maintenant en toute légalité en laissant attendre le piéton sur le bord de la chaussée;
- les automobilistes respectueux des piétons ont prouvé avant cette nouvelle réglementation, que l'on peut laisser passer des pié-

tons sans que ceux-ci fassent un signe de la main.

La plainte de certains milieux

Les milieux automobilistes se plaignent que cette nouvelle formulation de l'art. 6 est floue parce que l'on ne saurait pas ce que signifie de manière visible. Pourtant, il est parfaitement évident que lorsqu'un piéton attend au bord de la route, c'est pour traverser (La-Police).

Ces milieux n'acceptent pas que les piétons aient les mêmes droits que les automobilistes et ils ne font qu'exprimer leur ressentiment face à une disposition qui pourrait modifier la responsabilité en cas d'accident: le piéton ne sera plus déclaré systématiquement responsable.



Pour l'ADP, si la situation reste floue c'est à cause de la formulation de l'art. 47 qui contredit l'art. 6. aux dépens des piétons.

Le comportement adéquat du piéton

Ne pas juger nécessaire le signe de la main ne signifie pas qu'un comportement

adéquat de la part du piéton ne soit pas nécessaire. Il se traduit de la manière suivante:

- ne pas s'engager à l'improviste;
- s'assurer que le véhicule s'arrête;
- adopter un air décidé;
- rechercher le contact visuel avec le conducteur.

L'art. 6, 1^{er} al. de l'OCR

Ancien

Avant les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur réduira sa vitesse assez tôt, de manière à pouvoir laisser la priorité aux piétons, **notamment à ceux qui font un signe de la main.** Il est tenu d'accorder la priorité à tout piéton qui s'engage sur le passage avant le véhicule.

L'art. 47 de la même ordonnance précise cependant que le piéton ne peut 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 à temps.

Nouveau

Avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur accordera la priorité à chaque piéton qui se trouve déjà engagé sur le passage au quel, de manière visible, entend l'emprunter. Il réduira à temps sa vitesse afin de satisfaire à cette obligation.

Dates à retenir

Assemblée générale de l'ADP

Le 12 novembre 1994 à Lucerne. Les membres de l'ADP recevront prochainement une convocation.

Journée d'étude à Zurich

Le 9 décembre 1994. Cette journée est organisée

par l'ADP, l'ORL et la SVI. Elle se déroulera en langue allemande et sera consacrée à la circulation des piétons.

Les personnalités suivantes présenteront des exposés: G. Gottardi, V. Häberli, M. Hüttenmayer, R. Oll, W. Berg, A. Brunner, M. Baesch, et H. Baesch.

Pour plus de renseignements, adressez-vous au secrétariat de l'ADP.

10 années de Rue de l'Avenir – Nos disponibles

- 1/84: La Suisse à l'heure de la modération de la circulation
 2/84: Communes: à vous de jouer!
 1/85: De la rue résidentielle à la modération de la circulation
 2/85: Piéton, ça marche!
 1/86: Année européenne de la sécurité routière
 2/86: Modération de la circulation: la Romandie bouge
 3/86: Pour un chemin de l'aca le différent
 1/87: Zones 30 km/h; expériences probantes dans les villes allemandes
 2/87: Utilisation mesurée du sol et des routes de desserte
 1/88: Modération de la circulation sur les axes principaux
- 1/89: Objectif: qualité de la vie
 2/89: Aménager = dialoguer
 3/89: Réconcilier la ville et le trafic motorisé
 1/90: Traversées de localités
 2/90: Approche globale ou pragmatique
 3/90: Vers un climat de tolérance sur les routes
 1/91: Modération de la circulation et environnement
 2/91: Modération de la circulation en Europe
 3/91: Modération de la circulation à grande échelle
 4/91: Sécurité, problèmes, diagnostics et solutions
 1/92: Quelle politique de stationnement?
 2/92: Traversées piétonnes
- 3/92: Zones 30
 4/92: Réhabiliter l'espace public
 1/93: Le partage de l'espace rue dans le trafic
 2/93: Les personnes âgées dans le trafic
 3/93: Routes d'évitement et mesures d'accompagnement
 4/93: Profils et gabarits
 1/94: Les enfants dans la circulation
 2/94: Piétons-cyclistes: des conflits?

IREC/GCR, Le Temps des rues, Lausanne, 1990.

Si vous souhaitez vous procurer un de ces nos, vous pouvez le commander au secrétariat du GCR.

Colloque «Enfants piétons: quels moyens pour améliorer leur sécurité?»

Judi 20 octobre 1994 à Brignais (F) / Lyon
 Renseignements au secrétariat du GCR.

Paraît 4 fois par année

Aménager = dialoguer

Un dialogue ouvert avec:

- les communes;
- les professionnels de l'aménagement et de la circulation;
- les associations de parents, de quartiers et toutes les personnes intéressées pour concilier la circulation, la sécurité et la vie locale.

«Rue de l'Avenir» est édité par le Groupe conseil romand pour la modération de la circulation (GCR). Cet organisme, fondé en 1981, est constitué de l'Association droits du piéton (ADP), de l'Association transports et environnement (ATE), de Pro Juventute, auxquels s'associent la Société de Protection de l'Environnement (SPE), la Société d'ART public (SAP) et le Groupe «La Rue» de l'EPFL.



Abonnement 1994

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 + Cantrada): Fr. 30.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

Rue de l'Avenir



«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
 Fbg de l'Hôpital 1
 2000 Neuchâtel
 T. 038/24 32 02
 Fax 038/24 28 80
 CCP: 20 7856 - 6

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'ART Public
- Société pour la protection de l'environnement

Présidence

Pierre-François SCHMID
 10, rue du Rhône
 1950 Sion - T. 027/22 94 64
 Fax 027/22 91 95

Trésorier du GCR

Bernard VANEY
 Pro Juventute, dép. romand
 Rue Carillon 1
 1003 Lausanne
 T. 021/323 50 91
 Fax 021/323 51 94

Coordination romande

Alain ROULLER
 ATE - 16, rue des Claudonnières
 1204 Genève
 T. et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
 Corinne L. Lydia BONANOMI
 Case postale 345
 1001 Lausanne
 T. 021/693 32 98
 Fax 021/693 38 40

Contacts locaux

Genève
 Alain ROULLER
 (voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg
 Jean-Claude MORISOD
 Société d'Art public
 1, rue St-Pierre-Canisius
 1700 Fribourg
 T. 037/22 82 92

Jura
 Serge BEUCHAT
 Pro-Juvenia 4
 2900 Porrentruy
 T. 066/66 61 41
 Fax 066/66 48 02

Neuchâtel
 Anne TISSOT SCHUTHISS
 4, rue des Parcs
 2000 Neuchâtel
 T. 038/24 00 39

Valais
 Pierre-François SCHMID
 10, rue du Rhône
 1950 Sion - T. 027/22 94 64
 Fax 027/22 91 95

Vaud
 Philippe Schuffner
 3, chemin Padoz
 1007 Lausanne
 T. 021/617 51 88