Modération de la circulation : la reconquête des rues

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 985

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020204

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MODÉRATION DE LA CIRCULATION

La reconquête des rues

Au fil des ans, la rue s'est transformée en route; d'espace mixte dévolu aux échanges, au commerce et aux déplacements de tous, elle s'est transformée en un lieu principalement réservé aux transports motorisés. Ses autres utilisateurs en ont été petit à petit exclus, ou relégués en bordure de route. A sa fonction première de liaison s'est parfois substitué l'inconvénient de la coupure qu'elle crée, de l'obstacle infranchissable pour de nombreux piétons. Le problème est unanimement reconnu, mais les solutions tardent à venir. Et pourtant: la ville de Neuchâtel, première romande, présente un rapport sur les possibilités de modération de la circulation, tandis que paraît le fascicule *Le Temps des rues*, qui montre comment ceux qui ont été oubliés durant l'âge d'or de la voiture peuvent reconquérir une partie de l'espace auquel ils ont droit.

Neuchâtel, pionnière romande

(*pi*) C'est une motion déposée au Conseil général et acceptée à l'unanimité ainsi que de nombreuses lettres et pétitions d'habitants et d'associations qui ont provoqué une étude. Le rapport intermédiaire présenté par le mandataire propose un inventaire des problèmes et un plan général de mesures, la définition d'un programme de réalisation et les avant-projets pour les actions les plus urgentes. Dans une deuxième phase, seront présentés l'étude de détail des premières interventions, les avant-projets chiffrés pour le reste et un échéancier de réalisation.

L'originalité de la démarche neuchâteloise réside dans sa vision globale du problème et des solutions à lui apporter. La plupart des communes romandes, petites et grandes, se contentent en effet du rôle de pompier: les interventions sont limitées aux points noirs les plus dangereux et à certains endroits où les associations de quartier sont actives, ce qui exclut bien souvent les quartiers populaires, mal organisés.

Les objectifs des aménagements proposés sont simples:

- Les rues de quartier doivent êtres rendues à leurs habitants.
- La sécurité des piétons et des deux-roues doit être fortement améliorée sur les routes principales.

Accessoirement, on vise à une revalorisation de la fonction sociale de l'espace public et à une contribution à la satisfaction des ordonnances fédérales sur la protection de l'air et contre le bruit.

Cela ne signifie pas la transformation de Neuchâtel en un réseau de rues résidentielles. Mais cela implique la redéfinition d'une hiérarchie du réseau des circulations selon la fonction de chaque artère. On cherchera ainsi à reporter au maximum le trafic de transit sur la future autoroute N5 et sur les routes principales les plus importantes, alors que les routes collectrices et les rues de desserte devraient être réservées au trafic ayant son origine ou sa destination dans le quartier.

Les changements de régime envisagés ne sont souvent guère spectaculaires, pour des raisons financières. Il faut en effet agir dans un espace-temps relativement court sur le plus grand nombre d'endroits possible. La mesure la plus simple est évidemment la pose de panneaux de circulation, en profitant notamment de la possibilité qui existe depuis l'année dernière de limiter la vitesse par zone à 30 km/h. D'autres mesures, architecturales, sont également envisagées, mais sous une forme provisoire dans un premier temps. Il sera ainsi possible de corriger les éventuelles erreurs de planification; cette tactique évite aussi de tout dépenser sur quelques réalisations techniquement et esthétiquement parfaites dès le départ. Des fonds restent disponibles pour améliorer la sécurité sur les axes principaux, où se produisent le plus grand nombre d'accidents impliquant des piétons. L'habillage définitif interviendra d'ici à quelques années, en fonction des possibilités financières de la ville.

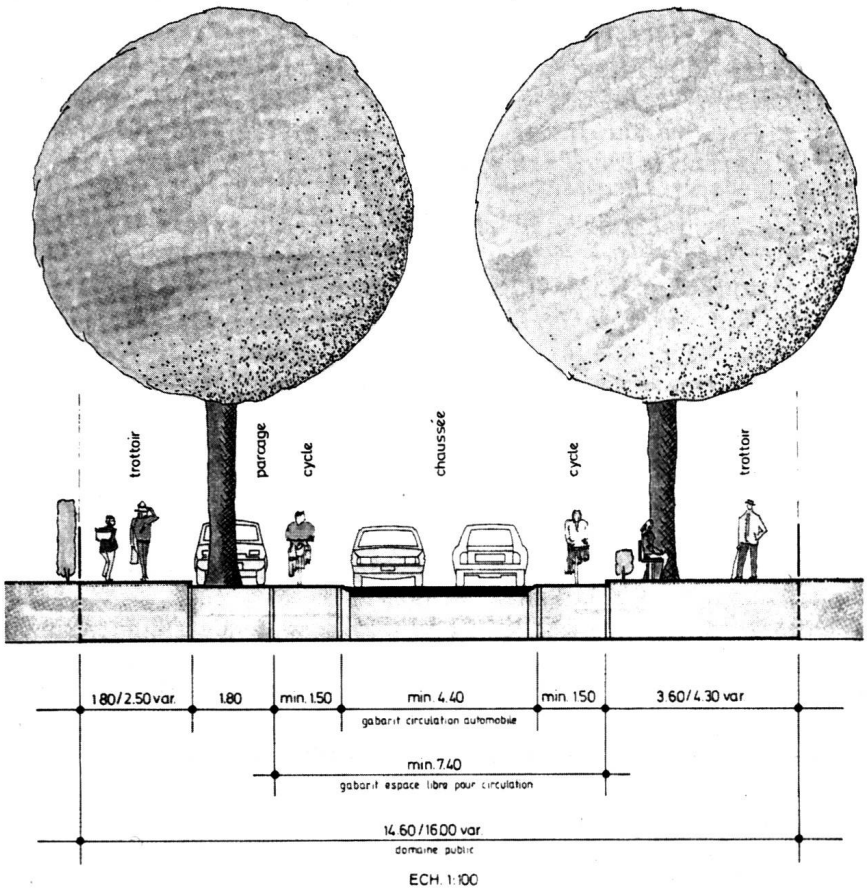
La perte de temps pour les automobilistes devrait être minime: s'ils utilisent les routes principales sur la plus grande partie de leur trajet, ils ne seront confrontés à des restrictions qu'à leur départ et/ou à leur arrivée. Il n'y a certes pas de miracle et les autorités espèrent bien, par ces aménagements qui favorisent les modes de déplacement non motorisés et collectifs, diminuer la part de la voiture, dont les performances sont d'ailleurs déjà passablement limitées par les embouteillages.

La pari et le grand mérite de Neuchâtel, c'est de recréer des espaces qui donnent envie de se déplacer à pied et en vélo, l'abandon de la voiture pour certains trajets devant finalement apparaître comme un plaisir plus que comme une contrainte. ■

«Le temps des rues»

(*pi*) A lire le nombre de communes, sans compter tous les cantons romands, qui ont soutenu la réalisation de ce fascicule, on se demande ce qui les a retenus d'être plus actifs dans le domaine de la modération de la circulation. Les exemples cités et abondamment illustrés montrent en effet à quel point la Suisse romande est à la traîne, victime souvent de préjugés totalement dépassés. Depuis longtemps, en Hollande, en Allemagne, en Suisse allemande et même en France, la modération de la circulation n'est plus perçue comme une intervention négative. Elle n'est que le résultat d'une conciliation entre les intérêts parfois divergents des automobilistes et des piétons qui doivent se partager un espace restreint. La rue est donc un espace à reconquérir, ne serait-ce que pour redonner à la ville et au village nombre de fonctions qu'ils ont perdues avec l'augmentation de la motorisation et qui font se réfugier les gens dans des zones villas, créant de nouvelles nuisances en même temps qu'ils les fuient. Mais le contact, le jeu en plein air, les déplacements à pied ou à vélo, nécessitent des espaces sûrs et agréables. *Le Temps des rues* fait le tour des aménagements pos-

*Une **nouvelle distribution de l'espace:** les voitures ne disposent que d'une largeur restreinte, 4.40 mètres, ce qui réduit la vitesse (la largeur usuelle dans de bonnes conditions est d'au moins 6 mètres). Une bande polyvalente de chaque côté, légèrement surélevée et signalisée comme «espace cyclable», peut être utilisée en cas de croisement entre deux camions par exemple.*



sibles dans les quartiers, sur les routes principales et dans les traversées de localité. Chaque système est illustré par plusieurs exemples concrets et les inconvénients sont aussi énumérés. Il faut insister sur la valeur des illustrations: elles montrent mieux que toutes les théories les résultats sur le terrain et démontrent que la réalisation est techniquement possible, admise, et que d'autres l'ont déjà adoptée. On sera souvent surpris de constater qu'une correction jugée nécessaire pour améliorer la sécurité devient inutile si l'obstacle est au contraire judicieusement intégré à un plan général et que l'on sait profiter de son effet modérateur. On découvrira aussi, pour les rues de desserte, que les trottoirs ou les passages pour piétons peuvent être heureusement remplacés par des espaces mixtes ou des séparations moins visibles et esthétiquement plus agréables. L'automobiliste, confronté à un domaine qu'il n'est plus le seul à utiliser, ralentira, spontanément ou forcé par l'architecture, alors que le piéton sera autorisé à traverser la chaussée où bon lui semble, sans avoir à faire le détour jusqu'au prochain passage jaune. D'autres aménagements sont possible, comme le montre l'illustration ci-dessous, pour les rues où le trafic est plus important.

Pendant des décennies, on a enseigné aux ingénieurs à séparer les trafics, à tirer au droit et à supprimer chaque obstacle freinant les voitures. Et voilà qu'ils doivent maintenant redécouvrir les vertus de la mixité, des virages et des ralentisseurs, naturels ou à créer... ■

Le Temps des rues, Institut de recherche sur l'environnement construit de l'EPFL et Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation, 112 pages, 15 francs (12 francs pour les particuliers et les associations à but non lucratif). IREC, case postale 555, 1001 Lausanne, tél.: 021 693 32 96.

POLLUTION DU SOL

Plus rien à en tirer

(*jd*) On subodore que les délais impartis par la législation fédérale pour que l'air helvétique redevienne respirable ne pourront pas être tenus. Tout dépendra de l'effort consenti pour que la situation s'améliore rapidement.

Pour ce qui est de la pollution des sols, le problème semble être autrement plus grave et complexe. C'est du moins ce qui résulte des premières analyses effectuées dans le canton d'Argovie sur 83 sites choisis aussi bien en zone agricole que forestière et à proximité d'émetteurs polluants. Ont été examinés le taux d'acidité et la présence de métaux lourds et de fluor. Pour 33 lieux, le degré d'acidité est tel que la capacité de récupération du sol est devenue extrêmement faible; si l'acidification se poursuit, les métaux lourds tels le cadmium et le zinc, rendus solubles, seront toxiques pour la végétation.

Dans dix sites, dont cinq en zone agricole, la fertilité du sol n'est plus assurée.

A ce sujet on lira le livre paru chez Georg, dans la collection «Les dossiers de l'environnement»: *Les sols, faciles à perdre – difficiles à regagner.*