Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 65 (1993)

Heft: 2

Artikel: Apaisement du trafic par diminution des surfaces : les rues de quartiers offrent les meilleures possibilités

Autor: Husler, Willi

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-129243

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

APAISEMENT DU TRAFIC PAR DIMINUTION DES SURFACES

LES RUES DE QUARTIERS OFFRENT LES MEILLEURES POSSIBILITÉS

Restreindre les surfaces dans le trafic routier est le titre d'une enquête menée dans le cadre du programme national de recherche «Sol» (PNR 22). Ses résultats ne sont pas seulement importants quant à une utilisation économique du sol, mais aussi quant aux possibilités de diminuer la circulation à l'intérieur des localités.

L'objectif est à deux dimensions:
- restreindre le plus possible les surfaces vouées à la circulation;
- restreindre l'intensité de cette circulation.

Cela peut se faire dans deux situations: dans le cadre de localités et installations existantes; en cas de constructions nouvelles destinées au trafic. Les rues sont des bandes de terrain. La réduction de surface et d'intensité s'opère dans la longueur et dans la largeur des bandes. A part les rues, d'importantes réductions sont possibles aussi dans le secteur des places de stationnement et autres installations annexes. L'étude du PNR 22 a réuni ses données sur la base d'enquêtes dans vingt quartiers de douze communes de référence.

GRAND POTENTIEL

C'est surtout dans la catégorie des rues de quartiers que le réseau, à l'intérieur des localités, est trop dense. Le potentiel de réduction va de 0 à 37% des longueurs. En Suisse, les voies de raccordement sont souvent irrationnelles parce que trop nombreuses. Cas extrêmes: les quartiers industriels, les secteurs de blocs locatifs de l'entre-deux-guerres et d'après-guerre, les centres urbains (vieille ville exceptée) et les villages. Certains tronçons pourraient être supprimés sans aucunes conséquences dommageables.

Plus fréquente que la totale suppression des rues est leur «déclassement» du point de vue de l'intensité de la circulation. Par exemple: chaussée où roulent les véhicules transformée en chemin pour piétons et cyclistes.

Alors que dans aucun des cas étudiés, des réductions de longueur ne seraient utilement réalisables dans les réseaux de routes nationales ou principales, des possibilités s'offrent avec les routes secondaires: de 11 à 63%, avec une moyenne de 31%. Il s'agit de chaussées parallèles à de nouvelles routes et de raccordements inutilement nombreux entre villages et quartiers, hérités d'anciens réseaux de chemins. Les propriétaires peuvent être des communes, des cantons ou des associations. Le problème doit être abordé dans le cadre de la planification communale et régionale. Le «réseau optimal» doit être élaboré comme donnée préalable. Après quoi les routes secondaires inutiles sont peu à peu rendues à leur fonction purement locale.

MOINS DE LARGEUR

A l'intérieur des localités, les possibilités de réduction des surfaces de circulation résident surtout dans la diminution des largeurs des voies, et elles sont nombreuses. Dans les rues de quartier bitumées, elles vont de 0 à 43% en cas de constructions récentes, et de 0 à 9% en cas de transformation. C'est particulièrement évident dans les quartiers de villas de l'entre-deux-guerres et de l'après-guerre. Dans les villes et banlieues, le potentiel est nettement plus important que dans le reste du pays. La réduction des largeurs est combinée avec des limitations de vitesse, d'où une importante diminution de la pollution: de 30 à 60% dans les rues de quartiers, et d'environ 25% le long des rues principales.

Quant aux places de stationnement en dehors des rues – souvent inutilement surdimensionnées – et autres installations annexes, on pourrait en réduire les surfaces de 10 à 15%, si l'on considère le comportement effectif des automobilistes en cas de manque de place. Les plus importantes possibilités de réduction résident, en région urbaine, dans les largeurs de rues et, en région campagnarde, dans les longueurs de rues (plus routes secondaires). Dans l'ensemble du pays, de 20 à 30% des surfaces de routes bitumées ne sont pas nécessaires à la circulation.

A l'intérieur des localités, des surfaces vouées au trafic sont des parties importantes du domaine public. Là où ce domaine est démesuré, il faut tendre à sa réduction. Souvent, toutetois, les espaces de rues ne sont pas exagérés; mais ils sont trop unilatéralement réservés à la circulation des voitures. Dans ces cas, la réduction des surfaces de circulation équivaut à agrandir les surfaces réservées aux piétons et à la verdure d'ornement des rues.

RECOMMANDATIONS

A l'extérieur des localités, 30% des routes secondaires peuvent être soustraites aux voitures; cela réduit considérablement le découpage (ou striage) du paysage et favorise l'apparition d'ensembles verts et paisibles. Dans le cas des constructions nouvelles de routes, la réduction des surfaces de trafic peut être réalisée par une application conséquente des recommandations de notre rapport. Il faut en particulier:
- supprimer les routes parallèles ainsi déchargées;
- renoncer aux virages inutiles en cas de nouveaux raccordements;
- adapter les largeurs de circulation à des limitations de vitesse;
- ne pas ajouter des trottoirs là ou les vitesses autorisées sont faibles.

Dans le cas des routes existantes, il faut utiliser chaque occasion de changement (réfection du revêtement, par exemple) pour réaliser le postulat des réductions de surfaces. A cette fin, il est recommandé aux communes d'établir un cadastre des rues «inutiles et trop larges».

Willi HUSLER, planificateur, Vindonissa
(Repris de «Heimatschutz – Sauvegarde», 2/93)