Cohabitation sur la route : fondre quatre "modèles" en un seul!

Autor(en): **Curtat, Robert**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **73 (2001)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-129883

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

COHABITATION SUR LA ROUTE : fondre quatre « modèles » en un seul !

Pays aux quatre langues, la Suisse est aussi celui de la quadrature du cercle. Toute tentative de codification des travaux à engager sur l'espace routier bute sur le mot route alors que, pour l'essentiel, ces nouvelles normes visent d'abord les chemins, avenues de desserte, rues au trafic orienté, en clair, des voies où personne ne devrait rouler à plus de 50 km/h. Contradiction...

Comment faire cohabiter les utilisateurs de ce que, faute de mieux, on traduit par espace routier ? Entassés dans le sous-sol d'un grand hôtel de Berne on était plus de deux cents, fin mars, à venir chercher la réponse à cette question apparemment technique. Pour découvrir qu'il n'y avait pas une réponse mais au moins quatre, répondant aux modèles de Berne, de Zurich, de Lausanne et de Neuchâtel. La conférence avait, entre autres buts, celui de mettre en évidence le dernier modèle cité car il est l'œuvre d'un ingénieur déjà rencontré (Commune Suisse – no 12- 2000) qui était présenté à l'assemblée comme le père des normes suisses pour le bon usage de l'espace routier.

BERNE ET ZURICH : DEUX MODELES

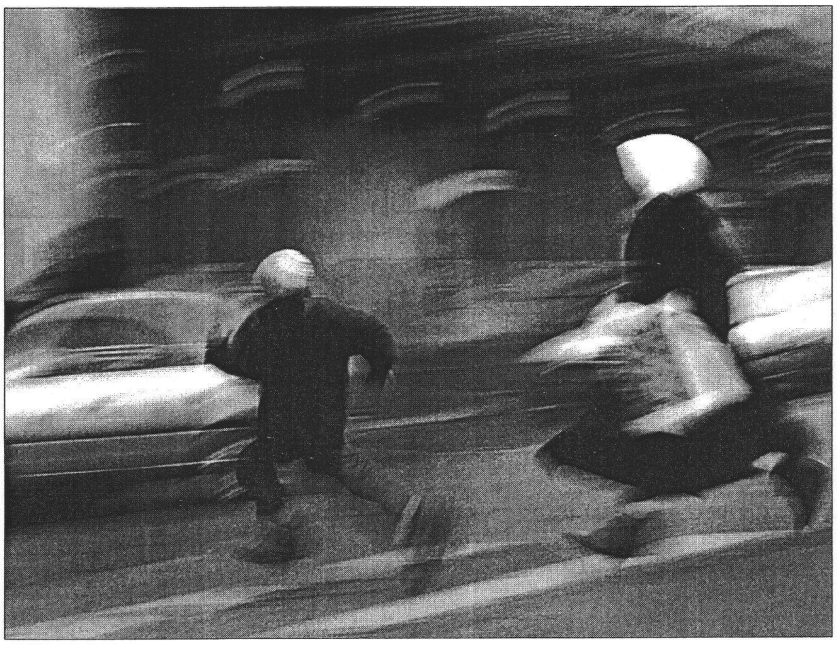
L'intérêt de telles réunions reste la mise en valeur des différentes solutions, avant qu'elles ne soient fondues en un tout grâce aux vertus abrasives du « consensus helvétique ». On abordait la première solution dès l'allocution de bienvenue de la conseillère d'Etat bernoise, Dori Schaer-Born, championne du modèle bernois « que d'aucuns considèrent comme une solution modèle ». Pour appuyer son propos, Madame la conseillère est allée dans le détail avec son exemple grandeur nature, la traversée de Zollikofen où le bon usage du modèle bernois a permis le supprimer deux cent vingt heures de temps d'attente par journée de 24 heures. Autre gain annoncé : une consommation de carburant, donc des émissions nocives réduites de 30%.

L'oratrice affirme encore que « la réussite de ce concept d'approche et de planification permet de combiner la réfection des routes avec la création d'espaces libres ». Tout cela lui paraît si évident, qu'il convenait « de transposer de nombreux éléments du modèle bernois dans le système des normes ». La conseillère d'Etat, Dori Schaer-Born, ne doute pas que cet apport contribue à un développement durable des infrastructures routières dans l'ensemble de la Suisse.

Différent, le modèle de Zurich défendu avec véhémence par le professeur Hanspeter Lindenmann de l'Institut des transports et de planification de l'EPFZ, privilégie plutôt la politique que la technique pour atteindre à une cohabitation raisonnée des utilisateurs de l'espace routier.

Pour lui le meilleur moyen d'atteindre à ce que l'on appelle maladroitement la « vision zéro » - zéro mort sur la route – passe par l'introduction immédiate de secteurs limités à 30 km/h dans les

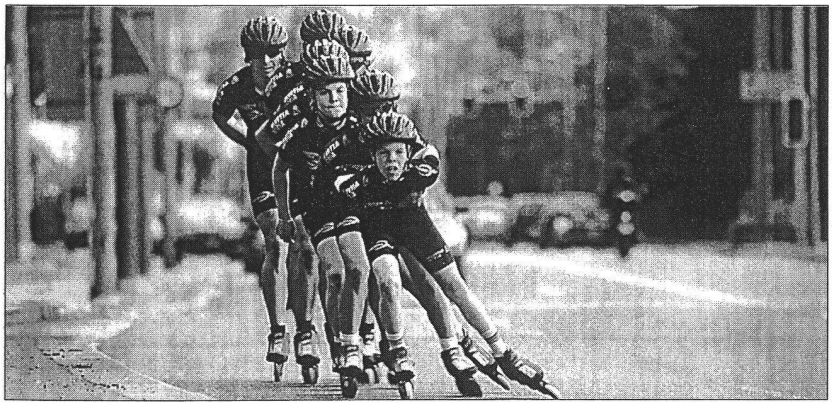
Des comportements imprévisibles avec lesquels il faut compter
Photo INTERFOTO, image tiré de «Ne vois-tu rien venir?» Editions L'amble Romainmôtier



zones bâties. Les segments de « zones 30 » seraient reliés au réseau par des routes de desserte où la vitesse n'excéderait pas 50 km/h. Soit dit en passant, on retrouve ici une grande partie de l'argumentation de l'initiative « rues pour tous » que le Conseil fédéral et, sur sa recommandation, le peuple suisse, ont rejetée sans ambages début mars 2001. Le même Conseil fédéral qui demande aujourd'hui à l'Office fédéral des routes de lui rédiger une enquête sur la sécurité du trafic. Passons…
Le professeur Lindenmann ne fait pas trop confiance à la technique – qu'il connaît parfaitement – pour obtenir des résultats en matière de sécurité du trafic. De son point de vue, cette sécurité passe d'abord par une décision politique et il rappelle les résultats du 30 km/h dans les agglomérations à travers deux pourcentages : une baisse de 14% des accidents et une baisse parallèle, mais plus sensible, du nombre des blessés : - 27% ! Pour lui la seule technique ne permet pas d'atteindre à un tel résultat : « l'addition des obstacles dans la zone 30 km/h n'aboutit qu'à une diminution relative de
5 à 10 km/h de la vitesse des véhicules ». L'orateur aligne un autre argument en faveur de cette réduction généralisée de la vitesse à 30 km/h dans les secteurs d'habitation où la vitesse maximale pour les routes de desserte ne devrait pas dépasser 50 km/h : « Ca marche à Zurich »…

POURQUOI DES NORMES ?

Le troisième modèle, qui vient de Lausanne, est une structure originale et apparemment efficace reliant entre eux plusieurs acteurs publics et des experts extérieurs en urbanisme et en trafic. En quatre ans d'existence, cette commission interdisciplinaire a préavisé une bonne cinquantaine de projets concernant l'espace routier. Sans négliger l'aspect purement technique, les commissaires ont visé le meilleur usage de l'espace public. A partir de cette expérience le professeur Veuve, porte-parole de ce que l'on pourrait appeler « le modèle de Lausanne », met en avant certaines faiblesses des normes telles qu'elles nous sont présentées dans la mesure où elles relèvent d'une approche mono-disciplinaire, on dirait plus simplement qu'elles sont la prérogative de l'ingénieur. De son point de vue, la technique omniprésente dans ces normes ne peut apporter de solutions bien adaptées parce qu'elle néglige toute une série de



Nouveaux usagers de la route

composantes plus simplement humaines. L'expérience de la commission vaudoise sur une cinquantaine de projets est intéressante car elle dégage quelques valeurs peu connues. D'abord une constante : les problèmes techniques, ceux qui sont privilégiés par le recours aux normes, sont le plus souvent secondaires. Ce qui est en cause c'est moins l'assainissement de la chaussée qu'une série de faiblesses que l'on ne modifiera pas en déversant deux brouettes de gravier ou en érigeant un pavé de Berlin.
Dans une critique pointue des normes qui tentent d'organiser l'espace routier, le professeur Veuve met en évidence une absence remarquée, celle de l'urbaniste et une exigence, celle de recourir à une équipe multidisciplinaire. Pour lui le fait que l'Allemagne ait recouru à une telle équipe pour élaborer des recommandations en lieu et place de normes plaide en faveur du modèle qu'il défend. Dans sa conclusion, cet orateur sollicite l'élaboration d'un autre document de type « manuel » ou « guide » qui déborde les aspects techniques et aborde de manière générale la nature des problèmes en donnant des exemples plutôt que des solutions-type.

A MI-CHEMIN

Comme pour répondre à ces critiques, Christian Boss, celui que l'on appelle justement le « père » des normes suisses régissant l'espace routier, relève dans sa conclusion que l'aménagement de cet espace requiert de solides compétences techniques et créatives à mettre en œuvre dans une approche pluridisciplinaire. La présentation de ces normes était naturellement au cœur de ce colloque et de son exposé. On peut les connaître à travers quatre documents diffusés par l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) sous les chiffres SN 240 210 et suivants qui permettent au spécialiste de mieux appréhender la conception de l'espace routier, d'en connaître les bases, les éléments d'aménagement et ceux qui participent à la modération du trafic. (1)
Président de la conférence, le valaisan Claude Pralong affirme d'une voix haute : « avec ces nouvelles normes, la VSS veut promouvoir la coexistence pacifique de tous les utilisateurs de la route et offrir une alternative intelligente aux prises de position et initiatives extrêmes et dénuées de discernement ». Plus modéré dans sa conclusion, Christian Boss relève que depuis le milieu des années quatre-vingt l'éventail des mesures envisageables en matière d'aménagement d'espace routier et de modération du trafic n'ont pas beaucoup évolué. En revanche, l'approche globale des problèmes a connu des progrès importants. Manifestement cette approche codifiée dans les nouvelles normes va dans le sens voulu par les promoteurs du « modèle de Lausanne » puisqu'elle s'appuie largement sur les recommandations allemandes dans lesquels les Vaudois voient un modèle.
Si les normes devaient illustrer le chemin compliqué du consensus helvétique elles auraient déjà rempli leur mission.
Au-delà c'est aux acteurs qui se partagent la responsabilité de l'espace routier de leur faire un avenir.
On en reparlera donc…

Robert Curtat

(1) Union des professionnels suisses de la route – Seefeldstrasse, 9 – 8008 Zurich. Tél 01 269 40 20