Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 18

Anhang: Cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 9, no 2
Autor: [s.n.]

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: 02.07.2025

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

CAHIERS DE L'

ASPAN

SUISSE OCCIDENTALE

Les *Cahiers de l'ASPAN – SO* sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent régulièrement trois fois par an dans la revue *Ingénieurs et architectes suisses*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

Editorial
Par le petit bout de la lorgnette *M. Jaques* III

La modération du trafic
Le rôle social de la rue *M. Moruzzi* V

Droit et modération du trafic *M. Cereghetti* IX

Exposé du 23.05.91 et dossier plans et photo *Mme Bonanomi* XI

Opinion libre
Un concours d'idées pour l'aménagement de la gare du Flon à Lausanne *M. Rosset* XV

Divers
Quelques réflexions sur le phénomène frontalier à la suite de la journée de l'ASPAN–SO à Evian XVII

Communiqué de la CORAT
Communiqué *M. Kaufmann* XIX

Publications-informations
Mémoires 53a 53b 54 XX

Souscription d'un abonnement... XX

Comment utiliser le Service de documentation XXII

Cycle postgrade en urbanisme EAUG/DA–EPFL XXII

Cahier ASPAN–SO N° 2 Août 1991

9e année – Tiré à part du N° 18/91
de la revue *Ingénieurs et architectes suisses*

Pourquoi les sapins poussent-ils plus vite sur certains toits?

Parce que le bâtiment qu'ils couronnent a lui aussi poussé plus vite... une lapalissade, certes, mais qui recouvre toute une gamme de promesses. Celle d'une rationalisation optimale, dès le stade du projet, d'une coordination parfaite par un "Monsieur Z.", interlocuteur unique du maître d'oeuvrage, chef d'orchestre des bureaux d'études et de tous les corps de métiers. Celle d'une constante recherche du meilleur rapport entre performance, qualité et prix. Celle de garanties exceptionnellement étendues, qu'offre le premier groupe suisse de construction. Les promesses de l'entreprise de construction intégrale: nous serons heureux de vous les présenter, à votre plus proche convenance.

GROUPE Z ZSCHOKKE

L'entreprise de construction intégrale.

GENEVE: 42, rue du 31 Décembre, 1211 Genève 6, tél.: 022/735 12 20 **LAUSANNE:** Ch. de Montelly 62, 1000 Lausanne 20, tél.: 021/25 89 62 **SION:** Rue du Chanoine-Berchtold 2, 1950 Sion, tél.: 027/22 3182 **FRIBOURG:** Avenue du Midi 13, 1700 Fribourg, tél.: 037/24 34 91 **BERNE:** Monbijoustrasse 16, 3001 Bern, tél.: 031/25 63 03, Fehlmann Travaux Hydrauliques SA, Monbijoustrasse 16, 3001 Bern, tél: 031/25 66 11 **AARAU:** Ad. Schäfer & Cie AG, Buchserstrasse 12, 5001 Aarau, tél.: 064/25 22 77 **BALE:** St Alban-Rheinweg 244, 4052 Basel, tél.: 061/41 21 41 **LUCERNE:** Zschokke Schäfer AG, Entreprise Générale, Pfistergasse 3, 6003 Luzern, tél.: 041/22 83 73 **ZURICH:** Raffelstrasse 11, 8045 Zürich, tél.: 01/463 52 35 AG Heinr. Hatt-Haller, Bärengasse 25, 8022 Zürich, tél.: 01/217 15 11 **COIRE:** Quaderstrasse 18, 7001 Chur 1, tél.: 081/22 08 44 **BELLINZONE:** Piazza del Sole 7, 6501 Bellinzona, tél.: 092/25 51 41

PAR LE PETIT BOUT DE LA LORGNETTE

Le sujet de la journée de Lausanne du 23 mai 1991 et de ce cahier consacré à la modération du trafic automobile, nous interpelle à plus d'un titre.

D'abord, il nous rend attentifs, une fois de plus, au fait que l'urbanisme ne se conçoit jamais seul, mais que les conditions de réalisation des études font de plus en plus appel à une multiplicité de branches professionnelles et de disciplines différentes. Ensuite, le thème de la modération du trafic automobile nous rappelle, si besoin était, que les transports individuels prennent de plus en plus d'importance en ville, à la campagne, en banlieue, à la montagne, jusqu'à saturation. Enfin, la manière d'envisager le trafic dans les quartiers étroitement circonscrits et les moyens proposés pour faire coexister la vie de quartier et la desserte nous apportent un éclairage particulier sur la méthode de nos travaux et sur le mode de résolution des problèmes d'urbanisme et de transports. En d'autres mots et pour utiliser une expression symbolique et imagée: Ne sommes-nous pas en train d'observer les phénomènes par le «petit bout de la lorgnette»?

Certes, il s'agit, et nous l'avons déjà dit dans ces colonnes, d'apporter des solutions à l'échelle où les problèmes se posent, c'est-à-dire dans le cadre et dans le vécu quotidien des usagers. Pas de doute là-dessus, c'est dans les quartiers d'habitation traversés par un trafic de transit que se pose la douloureuse question de l'impossible cohabitation de l'automobile en déplacement et de la vie tranquille de ses habitants, qu'ils soient jeunes, adultes ou plus âgés. Dès lors, il est parfaitement légitime que l'on se préoccupe de la modération du trafic dans les quartiers d'habitation et les promoteurs de l'organisation de la voie publique, des places de stationnement, des espaces verts, des élargissements de trottoirs, des voies sinueuses en tracé et en profil s'y emploient fort bien.

Cela dit, il ne fait pas de doute que ce serait pécher par excès que de considérer cette manière de faire comme une panacée et comme la solution unique à tous nos problèmes de cohabitation circulation/vie de quartier. Si cette façon d'introduire la modération est bien adaptée dans certains cas, notamment dans les quartiers pré-existants en prise avec un accroissement important de la circulation automobile, il n'en est pas de même dans les quartiers neufs où le plan-masse et le plan des circulations doivent apporter une réponse intégrée à cette question par le contournement du quartier, l'aménagement de places de stationnement à l'extérieur ou sous ledit quartier, sans négliger l'apport prometteur des transports collectifs.

Cela m'amène à retourner ma «lorgnette» et à considérer la problématique des transports face à l'habitat en terme de choix modal, c'est-à-dire que la modération de la circulation dans les quartiers d'habitation passent aussi par une offre incisive des transports publics tant en quantité (capacité, fréquences, desserte, extension du réseau, etc...) qu'en qualité (vitesse, confort, fluidité des interfaces, etc.). Seulement, nous buttons rapidement, avec ce raisonnement, aux questions de rentabilité relative des transports collectifs et aux problèmes de coordination des projets d'urbanisation et de plans de réseau. Aussi est-il tout aussi important d'assurer, voire d'imposer la mise en commun des objectifs entre urbanistes et gestionnaire des transports dès les phases initiales de la planification et jusqu'à sa concrétisation fine. «Mise en commun» n'est pas un mot à considérer à la légère si l'on réalise les efforts qu'il faut consacrer à la constitution de groupes de discussion préalables, à la constitution des mandats, au partage (souvent aux confrontation) des opinions, à l'établissement de base de données communes (habitants, emplois, mouvements origine/destination, mode de transports, etc. actuels et potentiels), à la mise au net de propositions à la décision, à l'information et j'en passe avant d'arriver à la concrétisation proprement dite.

L'amélioration du cadre de vie passe aussi par cette échelle plus large d'appréhension de phénomènes et la réhabilitation de la qualité de la vie dans quartiers dépend aussi de la somme de ces efforts envisagés par «l'autre bout de la lorgnette».

Michel Jaques.

Bureau du groupe Suisse occidentale
Victor Ruffy, président
Arlette Ortis, vice-présidente
Beat Plattner, secrétaire
Garbaccio 7, 1950 Sion
H. Erard, trésorier
Chèques postaux
10-11902 Lausanne

Rédaction des Cahiers ASPAN – SO
Claudio Cereghetti,
rédacteur responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
Tél. (031) 42 64 44

Comité de rédaction
Michel Jaques, président, rédacteur en chef
Membres:
Anne-Marie Betticher, Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis,
Raymond Schaffert

Impression: Imprimerie Héliographia SA, Tivoli 2, 1007 Lausanne, tél. (021) 20 41 41

BARRISOL®

LE PLAFOND TENDU SA

● BARRISOL, le plafond tendu qui ne connaît ni les fissurations, ni les dégâts d'eau, ni le feu, est éprouvé depuis vingt-cinq ans.

● En P.V.C. souple, propre, impeccable, inaltérable et résistant grâce à son élasticité permanente, c'est le système de faux plafond intelligent, applicable partout.

● Un produit exigeant: ininflammable, imperméable, peu encombrant, pratique à l'entretien, durable, démontable et remontable autant de fois qu'on le veut, esthétique, le plafond tendu BARRISOL offre une surface lisse, brillante ou mate, dans une gamme de 70 coloris.
Confectionné sur mesure en usine, il est livré et posé en un temps record, sans salissures, sans travaux annexes de nettoyage et de peinture. Autant d'atouts qui en font un plafond économique.

B4078

BARRISOL®
1037 ÉTAGNIÈRES
Tél. (021) 731 43 35
Fax (021) 732 10 69

Protège les constructions des fondations à la toiture !

B3723

POLYMAT S.A.

★ Additifs pour béton et mortier . Agents de décoffrage
★ Procédé d'étanchéité .Procédé d'étanchéité et d'isolation thermique par l'extérieur avec drainage des fondations système D.U.D + POLYTHERM
★ Mastics pour tuyaux.Masses de jointoiement à couler
★ Additifs pour chapes . Peintures synthétiques
★ Produits d'étanchéité sous-jacente pour salles d'eaux, vitrification et revêtements pour sols et murs
★ Peintures pour locaux à combustibles et pour l'intérieur de réservoirs à fuel .
★ Mortier - colles et colles prêtes à l'emploi pour carreaux et panneaux,mortiers pour joints .
★ Revêtements et produits d'étanchéité sous - jacente pour balcons .
★ Peintures et crépis pour façades, procédé de rénovation
★ Produits de réparation et de revêtement pour escaliers .
★ Peintures pour sols et murs de garage .
★ Procédé d'isolation thermique par l'extérieur .
★ Mastics pour joints de menuiserie .
★ Mastics pour joints de dilatation,façades,etc...
★ Produits de revêtement et d'étanchéité sous - jacente pour loggias,retraits extérieurs et terrasses .
★ Produits d'étanchéités pour toitures et terrasses
★ Produits d'imprégnation pour cheminées
★ Peintures et produits d'étanchéité pour piscines .

Demandez notre programme de vente détaillé .

Société : _____

Nom / Fonction : _____

Adresse : _____

_____

POLYMAT S.A. Produits pour le bâtiment
1020 RENENS

AGENT EXCLUSIF
POUR LA SUISSE ROMANDE
DE FRESCO SA - DEITERMANN
Tél : 021/ 635 51 58 - 634 17 87
FAX : 021 / 635 55 20

LE RÔLE SOCIAL DE LA RUE

Dans les contrées sillonnées d'itinéraires aux destinations les plus variées, les noyaux humains se sont souvent greffés le long des parcours. C'est le cas des poblaciones surgies le long du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, des villages dans les rizières japonaises ou des saloons du Far West. A ces points de chute, la rue n'assumait plus la simple fonction de parcours, elle était investie de la mission d'assurer les relations publiques.

Si ce rôle était et est toujours sporadique le long des grands chemins, il devient prépondérant à l'intérieur des agglomérations. Dans ces cas, l'espace public n'est plus nécessairement un élément résiduel résultant de constructions implantées en bordure de voies mais la composante primordiale de l'agglomération en tant que lieu de réunion.

Le parcours cède ici la priorité au lieu où se déroulent la vie sociale et les échanges.

L'historien de l'urbanisme espagnol, Torres Balbás, a même entrevu deux conceptions opposées entre les villes occidentales et islamiques. Dans les premières, les maisons seraient construites au fur et à mesure le long d'un chemin préexistant alors que dans les deuxièmes les maisons qui se juxtaposent progressivement déterminent le tracé des rues, aussi bien de celles qui assurent l'accès aux habitations que de celles qui servent de transit.

Ce schéma est probablement trop simpliste puisque durant certaines périodes (notamment au Moyen Age) la formation de la ville occidentale ne devait pas être très différente de celle islamique, mais il a le mérite d'attirer l'attention sur des motivations différentes en matière d'aménagement de l'espace urbain.

Deux conceptions différentes caractérisent souvent également l'approche de l'artisan et du technicien. La plupart du temps, l'artisan façonne sur place et a comme point de repère le mouvement du soleil, les déclivités ou les cours d'eau. Consciemment ou inconsciemment, il est guidé par les règles naturelles des proportions entre la hauteur des immeubles et la largeur des espaces.

Le technicien, par contre, éprouve du mal à se départir de la contrainte bidimensionnelle de la planche à dessin ou de l'écran. Les éléments de repère tels que les limites cadastrales et le format des documents et des instruments sont autrement déroutants et n'entretiennent que de lointains rapports artificiels avec l'espace réel. Les proportions chez lui se limitent, dans le meilleur des cas, à des rapports en plan, en élévation et en coupe. Or l'addition des surfaces planes ne reconstitue pas nécessairement l'espace.

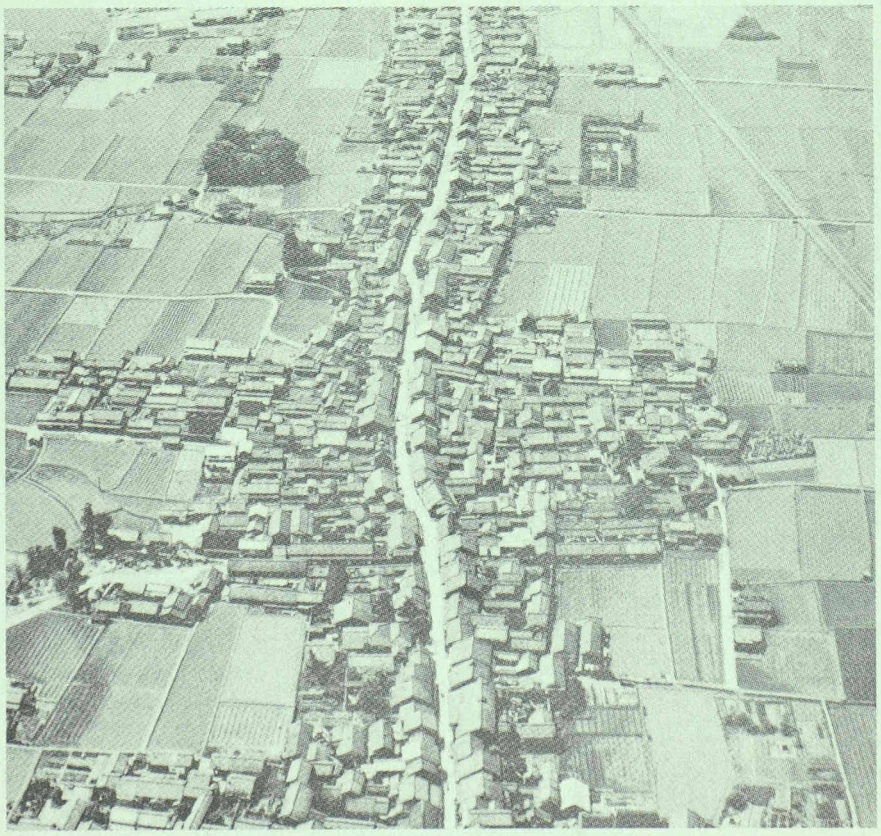
Rien d'étonnant que l'artisan parte avantagé dans cette tâche et que les résultats soient plus satisfaisants.

Cette mise en garde contre les dangers de la conception instrumentale du technicien ne signifie pas qu'il ne soit pas possible d'ériger des chefs-d'œuvre urbanistiques à partir de plans géométriques simples. Mais, une fois de plus, la condition d'une telle réussite ne réside que dans la sensibilité spatiale qui préside à la réalisation.

L'admiration qu'éveille l'urbanisme spontané n'est pas dûe essentiellement à la «patine du temps», aux alignements des planchers ou des acrotères, ou aux réminiscences archéologiques appliquées aux façades comme le prétendent certains, mais bel et bien, avant tout, à la conception globale de l'espace en symbiose avec les activités et les usagers.

Yamato, Japon

Village développé spontanément le long d'une route. (Photo Yukio Futagawa)
(Source: Yoshinobu Ashihara)



Mort et réhabilitation de la rue

Lors de ses randonnées artistiques, le jeune Jeanneret avait vanté les valeurs urbaines, signalées par Sitte, des ruelles des anciennes villes de Germanie et d'ailleurs. La version française de «Der Städtebau», qui lui servit de modèle pour l'ouvrage sur l'urbanisme qu'il devait publier avec L'Eplattenier, incluait un chapitre sur les rues, rédigé par le traducteur Camille Martin. Le thème de la rue devait constituer un des quatre chapitres formant le livre. Le Corbusier estimait d'entrée qu'il s'agissait du chapitre le plus important de tous, car c'est de l'aspect des

rues que nous tirons l'impression de fascination ou de laideur de la ville. Selon ses conceptions de l'époque, les rues devaient être courbes et leur ampleur et pentes devaient varier de manière à garantir la fermeture visuelle. Il fallait donc proscrire le plan géométrique et la symétrie et il enjoignait aux planificateurs de mettre en valeur le paysage et de retenir la leçon de l'âne. Il citait alors en exemple, entre autres, la vieille ville de Soleure pour la richesse et la variété de ses rues et la moderne cité-jardin de Hampstead Garden Suburb. Il exprimait également son approbation aux remarques de Karl Henrici (un disciple de Sitte) quand il affirmait que plus une rue semble longue à parcourir, moins est agréable et convenable son dessin; par contre, si elle semble courte, elle plaît davantage.

Mais, fasciné par le machinisme, Le corbusier tourna rapidement le dos aux aspects pittoresques de ces éléments urbains et, en 1931-33, lors de la rédaction de «La ville radieuse», il clamait sans ambages dans un chapitre «La mort de la rue». Pour les urbanistes modernes, la rue avait assumé irrémédiablement l'aspect du corridor avec tous ses inconvénients des nuisances sonores et des dangers de la promiscuité du trafic automobile et des piétons. Sa suppression a privé la cité d'une grande partie de son espace convivial public. Face aux retombées de l'urbanisme des espaces anonymes, la rue ne tarda pas à être réhabilitée.

Dans son livre «La vie et la mort des grandes villes américaines», publié en 1961, Jane Jacobs lui consacre un chapitre au titre élogieux de: «L'apologie de la rue».

Dans ses considérations, elle relève en substance que, pour attirer les passants, la rue urbaine doit posséder trois qualités principales:

- «elle doit constituer une nette démarcation entre l'espace public et l'espace privé»;
- elle doit posséder des yeux pour la surveiller. Les regards de celui qui se trouve dans les édifices qui la bordent doivent être tournés vers elle et, par conséquent, les édifices doivent donc être tournés aussi vers elle et non pas lui présenter leurs façades aveugles;
- le trottoir doit être utilisé pratiquement sans arrêt.

Par la suite, Jane Jacobs fait remarquer qu'«on ne peut pas forcer les gens à utiliser la rue sans raison. Il faut qu'elle offre l'attrait de quantités de magasins et de lieux publics»... et que «certains de ces lieux doivent être ouverts également le soir et la nuit». Elle estime également que les commerçants et les propriétaires de petites entreprises sont les meilleurs agents de la sécurité, car ils veulent que leurs clients se sentent en sécurité.

Au sujet de la contribution des activités à l'animation de la rue, elle estime que «l'efficacité sociale des entreprises croît en raison inverse de leur taille».

Axes de promenade et axes de parade

Presque depuis toujours, les voies pour la promenade ont coexisté avec les axes pour la parade. Tantôt l'habitant était spectateur, tantôt il était acteur. A Babylone ou à Athènes, les voies processionnelles sillonnaient la ville et, dans le deuxième cas, elle donna naissance même à l'agora.

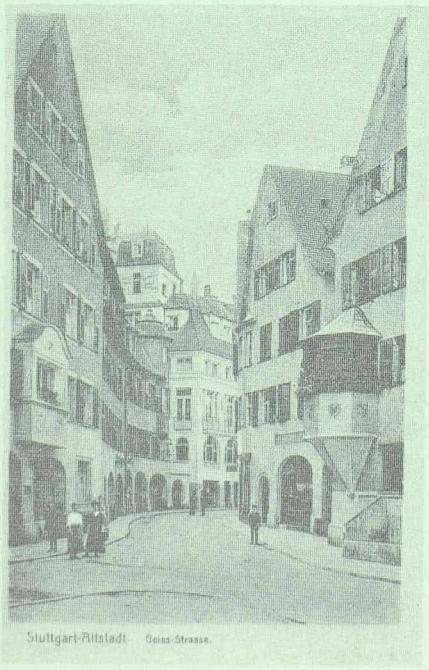
De l'époque de la création de nouvelles villes romaines, nous savons que les deux axes principaux étaient le cardo et le décumanos qui se croisaient au centre et partageaient les cités en quatre secteurs. Dans le haut Moyen Age européen, avant que les villes puissent s'enorgueillir de places, les rues (et plus particulièrement dans les secteurs élargis) accueillaient certains marchés. La désignation actuelle de certaines rappelle ces antécédents, comme Haymarket à Londres ou la rue du Marché à Genève.

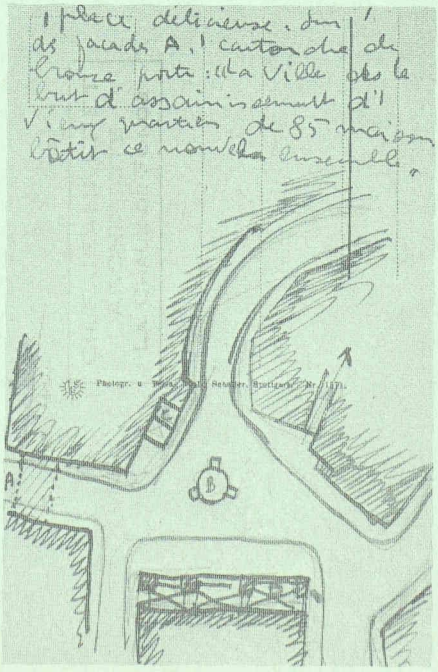
Au XVIe siècle, les papes firent couper des axes à travers le tissu inextricable de la Ville éternelle. Cette opération fut retentée au XVIIIe siècle dans la plupart des grandes villes, mais plus spécialement à Londres, par John Nash, et surtout à Paris, par Haussmann.

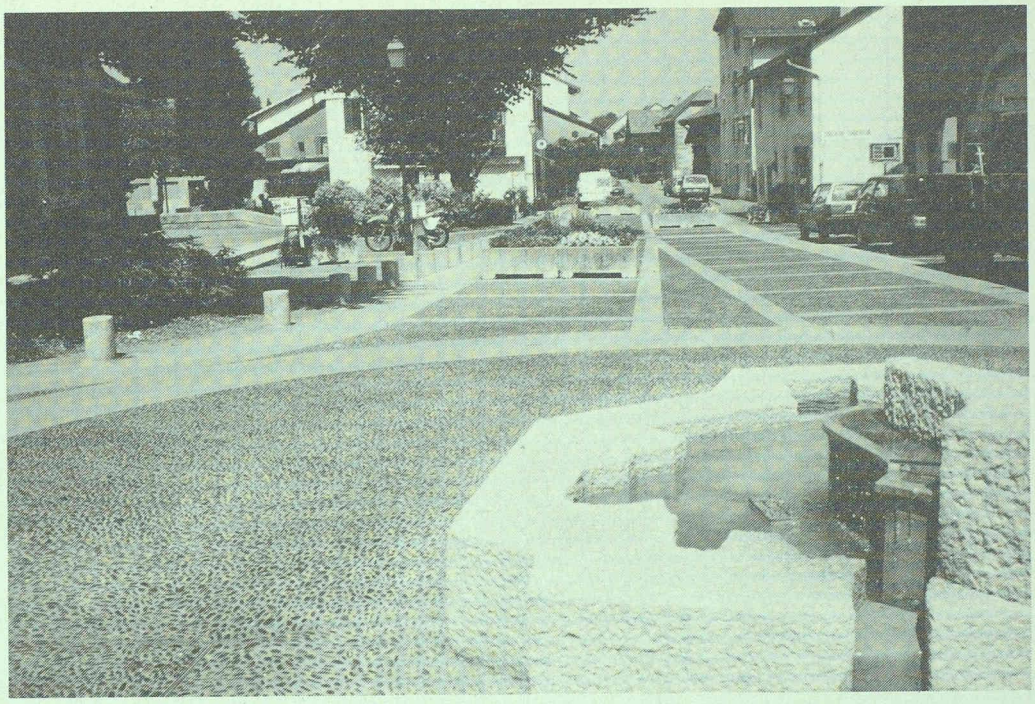
Les Néerlandais, qui soignaient particulièrement les plantations dans les rues, forgèrent l'élément qui devait faire le succès des capitales mondiales à partir du XVIIe siècle: le boulevard (de bolwerk – bastion). Les villes se parèrent alors d'axes qui frappent en-

Stuttgart, vieille ville

Une carte achetée par Le Corbusier en 1910, avec croquis et annotation au verso.
Une image qui illustre sa conception des rues urbaines au début de sa carrière: des courbes garantissant la fermeture visuelle.
(Source: «Casabella» juin 85)







Vernier, Genève

La première rue résidentielle de Suisse romande à Vernier, inaugurée le 14 novembre 1981. Après la construction de la route d'évitement, la rue du village a retrouvé sa première vocation. (Photo Moruzzi)

core notre imagination: les Champs-Elysées de Paris, la Unter-den-Linden de Berlin, le Nevski-Prospect de Saint-Pétersbourg, la 5e Avenue de New York ou la Diagonale de Barcelone, etc.

Ces axes imposent le respect par leurs dimensions ou par les éléments ornementaux marquant les carrefours ou leurs points culminants: fontaines, monuments, arcs de triomphe et édifices. Ce serait méconnaître leur vocation en y voyant uniquement l'aspect monumental; ces voies séduisent aussi par les espaces destinés à la flânerie et par les institutions qui les bordent.

D'autres axes à la configuration moins spectaculaire doivent leur réputation aux activités qui les animent, tels que Via Venèto, à Rome, ou la Bahnhofstrasse, à Zurich.

Mais les rues qui ont fait la part la plus belle aux piétons et qui sont le prototype de ce que devrait être la rue urbaine par excellence sont sans doute les Ramblas. Avec leur végétation, leur traitement du sol, leurs installations éphémères, leurs activités, leurs cafés en plein air, elles créent le cadre qui favorise le contact, même anonyme, et la promenade urbaine.

La rue aux piétons

Depuis la création des premières rues piétonnes au début des années 50, dans le cadre de la reconstruction de villes bombardées (Coventry ou Rotterdam) ou d'opérations immobilières importantes (Stockholm), la fermeture de rues à la circulation automobile, notamment dans les centres-villes, est devenue courante. Mais cela ne suffit pas à transformer l'ambiance de la ville. Le partage de l'utilisation des rues entre les véhicules et les personnes doit être plus équilibré. Les quartiers d'habitaion sont souvent suréquipés en voies de circulation. L'accès aux immeubles pourrait être assuré tout en récupérant certaines voies pour d'autres affectations: espaces verts, places de jeux ou autres. Les voies d'accès aux immeubles et aux parkings à l'intérieur des quartiers d'habitation doivent bénéficier d'un statut particulier assurant la priorité aux piétons et être aménagées en conséquence. Il ne s'agit nullement d'adopter des mesures coercitives ou d'opérer des ségrégations souvent inutiles entre circulation automobile et piétons ou, encore pis, de transformer des voies paisibles en un parcours de course à obstacles par l'installation de tout un arsenal d'éléments visant à dissuader des excités du volant. La simple suppresion des trottoirs, qui augmente par un effet optique l'impression de largeur, et des plantations adéquates devraient suffire.

Le changement le plus important à opérer dans ce domaine se situe la plupart du temps dans les habitudes et les comportements. Pour ne pas heurter des esprits récalcitrants on a introduit récemment des mesures de «modération de trafic» à base de toutes sortes d'obstacles inoffensifs qui sont loin de donner satisfaction.

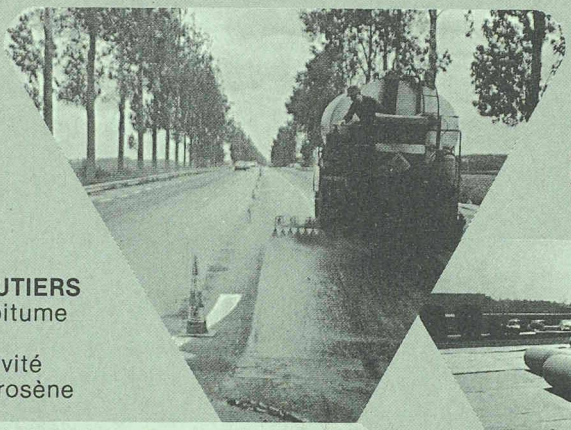
Quoi qu'on en dise, la pratique de la rue résidentielle, opérations bien qu'elle ait rencontré quelques difficultés d'adoption, est sans doute la meilleure solution. Une fois qu'elle sera enfin admise, un aménagement très simple sera suffisant, mais les communes devraient se montrer plus actives dans ce domaine et multiplier les réalisations.

Fulvio Moruzzi

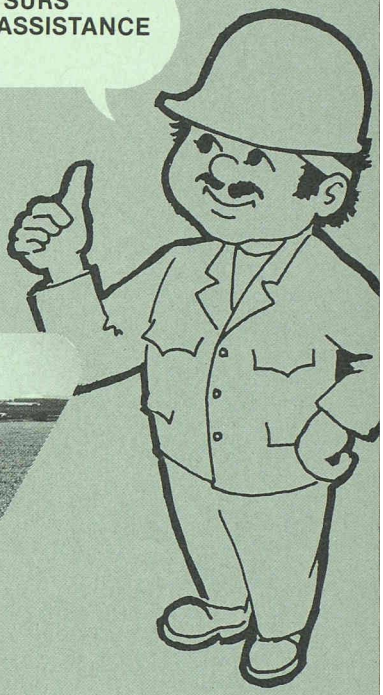
des produits pour la route et la construction

LIANTS BITUMINEUX • BITUMES POLYMÈRES STYRELF
pour enrobés • pour enduits superficiels
Mastics pour fissures de chaussées

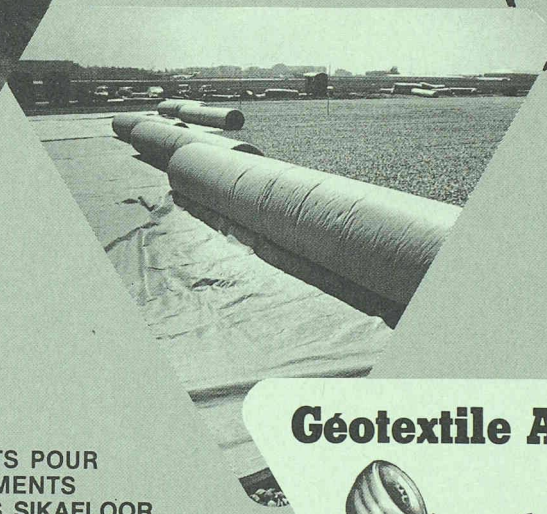
DES PRODUITS SÛRS
UN SERVICE D'ASSISTANCE
PERMANENT

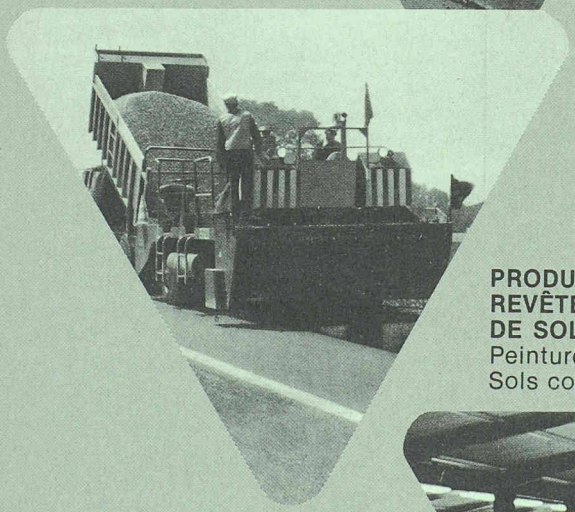


GÉOTEXTILES **BIDIM**
MEGADRAIN
BIDIM ROCK
pour drainage • Filtration
Séparation • Protection
Renforcement



PRODUITS ROUTIERS
Emulsions de bitume
Laque-bitume
Dopes d'adhésivité
Enduits anti-kérosène



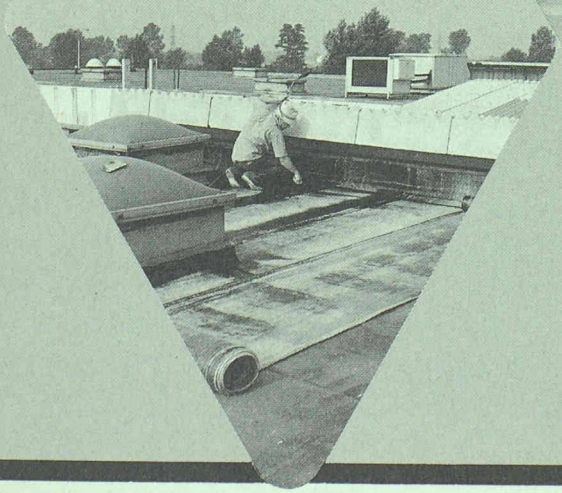


Géotextile Assistance

bidim®
037-75 27 27

PRODUITS POUR
REVÊTEMENTS
DE SOLS SIKAFLOOR
Peintures • Enduits
Sols coulés • Mortiers

PRODUITS
D'ÉTANCHÉITÉ • TOITURES
Lés d'étanchéité bitumineux
plastomères-élastomères
Badigeons d'étanchéité



PRODO

BON pour une documentation détaillée sur:

- ☐ Liants bitumineux • bitumes polymères
- ☐ Produits routiers
- ☐ Produits d'étanchéité • toitures
- ☐ Produits pour revêtements de sols
- ☐ Géotextile Bidim 100% polyester

A retourner à PRODO SA
1564 DOMDIDIER/FR

NOM .....
FIRME .....
ADRESSE .....
NP/LOCALITÉ .....

PRODO SA

Liants bitumineux et produits chimiques pour la construction

1564 DOMDIDIER/FR
Téléphone 037 - 75 27 27
Fax 037 - 75 34 89

Nécessité fait loi? Les instruments légaux pour la modération du trafic

Population des villes en baisse et circulation routière toujours plus intense. Concilier protection de l'environnement, qualité de l'habitat et exigences accrues de mobilité: défi et impératif pour les villes.

Modérer le trafic urbain: une nécessité

Les centres des agglomérations perdent des habitants. Coûts prohibitifs du logement, motorisation privée généralisée et qualité dégradée de l'environnement urbain incitent de nombreux citadins à quitter la ville pour s'établir à la périphérie, moins chère, moins polluée et plus calme. Toutefois, les places de travail, les lieux d'achat, les centres culturels et de loisir se situent encore essentiellement au centre. Ainsi, inévitablement, les flux pendulaires s'intensifient, ce qui ne fait que contribuer à la perte d'attrait des centres comme lieux de résidence.

La circulation routière contribue pour environ 70% à la pollution de l'air en oxydes d'azote. On ne sera pas surpris de constater que les concentrations les plus élevées sont enregistrées dans les grandes villes, où les valeurs limites fixées par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), indiquées par les stations de mesure de quelques villes suisses sont, partout, largement dépassées comme cela ressort de ces chiffres:

	Valeur limite	Lausanne	Sion	Genève	Zurich	Berne	Chiasso	Locarno
Moyenne annuelle	*30*	69	54	74	65	58	82	57
Percentile 95 (ug/m3)	*80*	136	125	133	115	95	189	111

Ces villes et les autres communes exposées de manière générale à des flux de trafic intenses, sont confrontées à des exigences légales (respect des valeurs limites en matière de qualité de l'air et de lutte contre le bruit) qui vont nécessairement dans le sens de l'adoption de mesures touchant la circulation routière. Pour que celles-ci aient un sens et, surtout, des effets, il faut impérativement que ces mesures soient à la fois amples et bien coordonnées, touchant tous les aspects liés au trafic, aussi bien privé que public.

L'assainissement de l'air urbain se dessine de plus en plus comme une nécessité non seulement de par les obligations légales découlant de la législation environnementale, mais également dans l'intérêt propre des communes. La (re)constitution de ce que l'on a souvent baptisé des «villes à mesure d'homme», dans lesquelles il fasse «bon vivre», ne peut pas faire abstraction de l'offre d'un cadre de vie aux nuisances limitées pour exercer un attrait vis-à-vis des habitants-contribuables qui, à défaut de cela, continueront leur désertion dès que l'occasion se présentera.

Modérer le trafic urbain: une panoplie d'instruments légaux

La législation sur la circulation routière (conjointement à celle sur l'aménagement du territoire et de protection de l'environnement) offre aux autorités un éventail de possibilités allant dans le sens d'une gestion écologique du trafic. Les mesures touchant la circulation routière et susceptibles de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sont notamment les suivantes:

1. Planification du réseau routier intégrant des considérants d'hygiène de l'air (droit cantonal des routes).
2. Modération du trafic par des mesures de construction: gendarmes couchés, seuils, bastions, îlots verts, etc. (droit cantonal des routes).
3. Réglementations locales du trafic au sens de l'article 3, alinéa 3 de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR): interdictions totales et restrictions temporaires de la circulation sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit.
4. Réglementations locales du trafic au sens de l'article 3, alinéa 4 LCR: prescriptions fonctionnelles (sens uniques, interdictions pour certaines catégories de véhicules, limitations du poids des véhicules, etc.).
5. Limitation des vitesses (sur des tronçons de route ou par zones).
6. Création de rues résidentielles.
7. Interdiction de circuler le dimanche (compétence du Conseil fédéral).
8. Interdiction de circuler en cas de smog.
9. Ensemble de mesures pour la réduction de la pollution atmosphérique due au trafic dans les zones particulièrement atteintes (article 33 OPair).
10. Suppression du trafic à l'intérieur de la ville.

11. Gestion intégrée du stationnement (park and ride, limitation de la durée du parcage avec dérogations pour les habitants, suppression des places de parc en ville, parking dissuasif à la périphérie, gestion des places de parc privées, etc.).
12. Promotion des transports publics (voies réservées, priorité aux feux, communautés tarifaires, subventions, etc.).
13. Création de pistes cyclables.
14. Arrêt du moteur au feu rouge.
15. Plans de mesure pour l'assainissement de l'air (article 31 OPair).

Parmi ces mesures, deux se révèlent particulièrement intéressantes pour les communes. Il s'agit des mesures de modération du trafic par des mesures de construction et des réglementations locales du trafic fondées sur l'article 3, alinéa 4 de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

Les premières se constituent par des aménagements routiers dont l'emplacement et la forme forcent les véhicules à réduire la vitesse, sans que la circulation soit pour autant interdite. Il s'agit par exemple de la construction de seuils, de bastions ou îlots verts, de la pose de gendarmes couchés ou de la modification des places de parc ou du trottoir. Ce genre d'aménagement relève de la réglementation concernant la construction et l'entretien des routes, un domaine du ressort, dans les limites posées par le droit fédéral, des cantons, respectivement, dans les limites de la législation cantonale, des communes. Signalons dans ce contexte que l'article 4, alinéa premier, de la LCR stipule qu'il *«est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation; ils doivent être signalés de façon suffisante et seront supprimés aussitôt que possible»*. D'après la jurisprudence, les aménagements routiers destinés à modérer le trafic ne sont cependant pas des obstacles au sens de cette disposition (décision du Conseil fédéral, ZBl 1984, p. 276 ss): celle-ci ne vise que des obstacles temporaires et non pas des aménagements prévus pour une durée indéterminée. Ces constructions sont donc compatibles avec le droit fédéral, à condition qu'elles ne soient pas aménagées sur des routes ouvertes au grand transit.

Dans la mesure où, en principe, les législations cantonales en matière de routes attribuent aux communes la compétence relative à la construction des routes communales, les autorités locales disposent d'un instrument très intéressant et immédiat pour la modération du trafic. Cela est d'autant plus vrai que ces aménagements, qui peuvent contribuer à rendre plus attractif l'espace public, ne sont pas forcément coûteux.

La deuxième possibilité qu'il convient de mentionner est celle offerte par l'alinéa 4 de l'article 3 LCR. Cette disposition légale autorise les cantons et les communes à modérer localement la circulation routière, et vise toutes les limitations au trafic qui ne sont pas des interdictions générales ou des restrictions temporaires à la circulation. Ces limitations, techniquement définies «prescriptions fonctionnelles», *«concernent la fonction des véhicules, autrement dit elles influent dans un certain sens sur leur utilisation dans la circulation. Des prescriptions typiquement fonctionnelles applicables aux véhicules en mouvement sont par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), la circulation à sens unique, les limitations de vitesse et les limitations de poids ou les interdictions de dépasser»* (FF 1983 1 780). Les réglementations de parcage constituent également des prescriptions fonctionnelles. Ces réglementations peuvent être ordonnées par l'autorité compétente sur toutes les routes ouvertes à la circulation publique à condition de démontrer l'existence d'un intérêt public particulier. En effet, de telles limitations ne sont autorisées que si elles s'avèrent nécessaires pour l'une des raisons suivantes:

- protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air,
- assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation,
- préserver la structure de la route,
- satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales.

Soulignons que la révision de 1984 de la LCR a consacré expressément le principe, naguère jurisprudentiel, selon lequel des impératifs de protection de l'environnement justifient des limitations ou des prescriptions à la circulation.

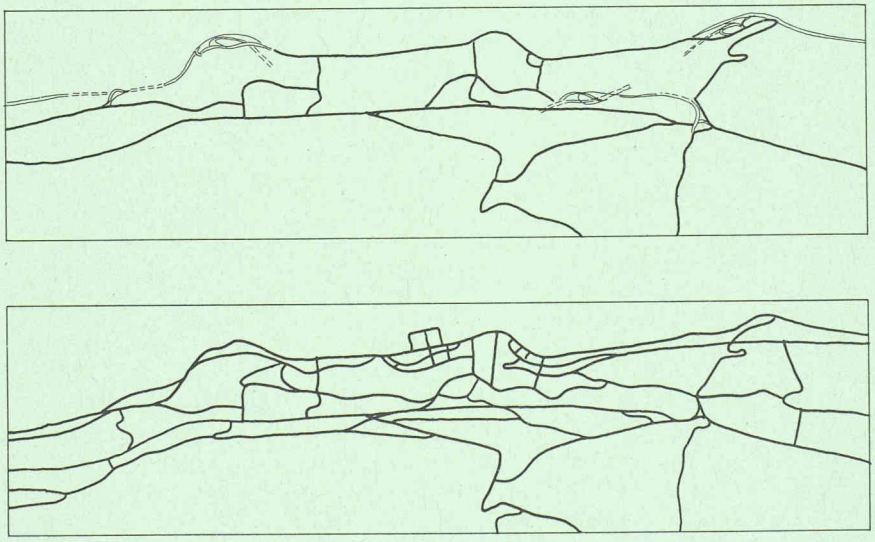
En ce qui concerne la compétence pour décider de ces mesures, elle varie selon la durée des prescriptions et la nature de la route concernée. Sous réserve des réglementations concernant les routes nationales de première et deuxième classe, les mesures visées par l'article 3, alinéa 4 LCR relèvent de la compétence des cantons (art. 3, al. 2 LCR). Une délégation de compétences aux communes est possible, à condition qu'une possibilité de recours auprès d'une autorité cantonale soit ouverte. On le voit, les communes sont compétentes en matière de prescriptions fonctionnelles uniquement si elles obtiennent une délégation de compétence. En absence de celle-ci, toute mesure décidée sur la base de l'article 3, alinéa 4 LCR devra obtenir l'aval du canton, ce qui risque parfois de soumettre les initiatives locales dans le domaine de la modération du trafic à un véritable parcours du combattant.

Daniela Baroni, IDHEAP Lausanne
et Claudio Cereghetti, ASPAN Berne
juin 1991

LA MODÉRATION DU TRAFIC AU NIVEAU LOCAL: DES MESURES PONCTUELLES AUX STRATÉGIES GLOBALES

INTRODUCTION

Constatant que les problèmes liés au trafic figurent aujourd'hui au premier plan des préoccupations de pratiquement toutes les communes, la modération du trafic est *devenue l'un des domaines privilégiés dans lesquels celles-ci peuvent agir pour améliorer la qualité de vie dans les localités.*
Si l'objectif premier de la modération du trafic est *l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes*, elle vise, plus profondément, à une *cohabitation pacifique entre voitures, piétons et cyclistes.* La nouvelle démarche qui réhabilite la rue et ses multiples fonctions pratiques et symboliques, ouvre le champ aux architectes et urbanistes et, à l'instar de toute œuvre urbanistique, elle a surtout recours à des connaissances de base (plutôt qu'à l'application aveugle de normes routières), à l'imagination et à la créativité, les habitants devenant par ailleurs des partenaires importants dans ce processus.
Tout architecte ou ingénieur qui veut «faire de la modération du trafic» *doit acquérir un nouveau savoir et savoir-faire.* Il doit connaître les vrais besoins des piétons et des cyclistes. Pour cela, il devrait jouer durant une semaine le rôle de mère (c'est-à-dire passer le plus clair de son temps à accompagner les enfants partout), se mettre dans la peau d'un enfant ou d'une personne âgée et, enfin, essayer de circuler à bicyclette sur des routes principales!
La modération du trafic a évolué d'une conception très ponctuelle à une *conception de plus en plus étendue*, englobant toutes les rues de quartier, pour aboutir finalement à une véritable conception globale de la modération du trafic, qui *intégre également les routes principales* des localités, où se trouvent véritablement concentrés tous les problèmes liés au trafic.
Ainsi, il s'agit aujourd'hui de mettre en place des stratégies pour réaliser, non plus quelques aménagements de rues isolées, *mais une modération globale du trafic pour instaurer, en quelques années, un climat beaucoup plus tolérant, et cela sur toutes les rues et routes d'une ville ou d'un village.*



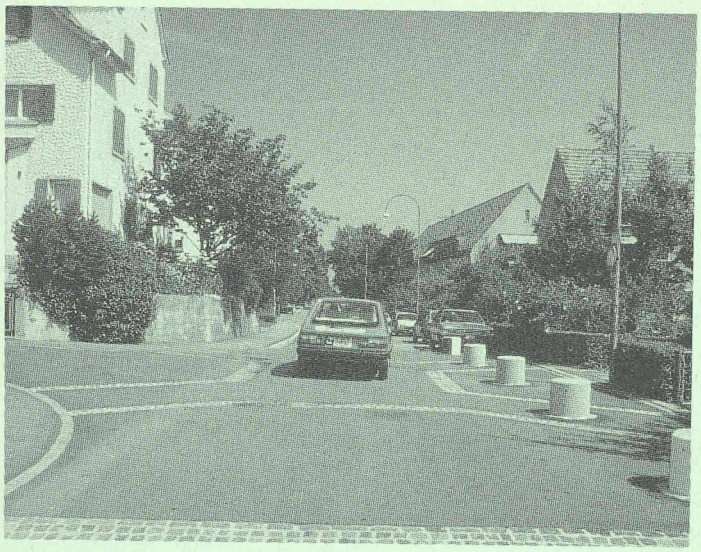
Neuchâtel, le réseau des routes principales, avant et après sa réduction (à noter que bientôt, le réseau sera complété par l'autoroute en tunnels). La modération du trafic a débuté avant le débat sur une éventuelle réduction du volume du trafic. Si ultérieurement la commune décidait de réduire son trafic motorisé, des mesures contraignantes pourront être ajoutées pour reporter tout le transit sur les routes principales.

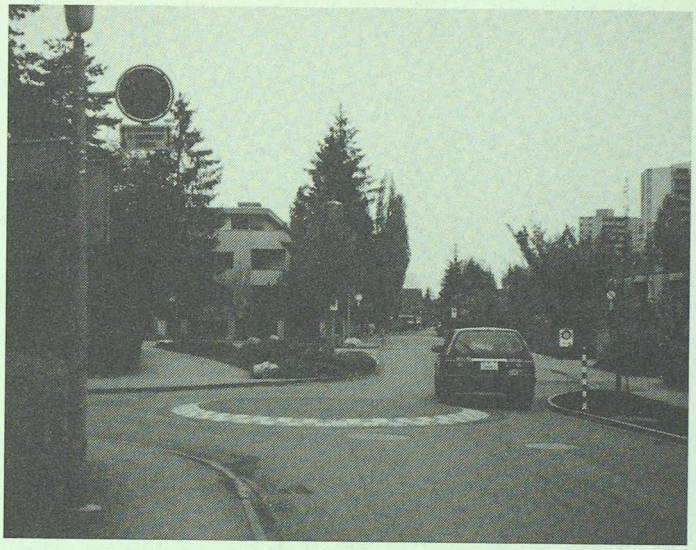
L'élaboration d'une conception globale de la modération du trafic

L'élaboration d'une conception globale commence par le *rappel et la précision des objectifs* évoqués ci-dessus, en tenant compte des problèmes particuliers de chaque commune.
Le pas suivant consiste à *déclasser* un maximum de routes considérées jusqu'alors comme principales (c'est-à-dire sur lesquelles la liaison représente la fonction de trafic dominante) *en rues de quartier.* De cette façon, on obtient de grands secteurs à «tranquilliser». Beaucoup d'équipements socio-culturels et commerciaux se trouvent alors à l'intérieur de ces secteurs et les habitants peuvent les atteindre sans traverser une route principale.
En principe, une telle réduction du réseau de base entraîne une réduction du volume global de trafic motorisé. Mais on peut aussi réduire le réseau des routes principales tout en maintenant une certaine perméabilité du réseau des rues de quartier. Simplement, les automobilistes y rouleront alors lentement.
Suite à ce premier pas, l'étude d'une conception globale se divise en deux volets parallèles, traitant l'un des rues de quartier, l'autre des routes principales.

La modération du trafic dans les rues de quartier

On peut distinguer trois types de mesures de modération s'appliquant aux rues de quartier: celles qui sont destinées à supprimer, ou du moins réduire, *le trafic de transit* (barrages de routes, systèmes de boucles et de sens uniques, etc.), celles qui sont avant tout destinées à *ralentir le trafic* et enfin tous les aménagements destinés à *redistribuer* l'espace en faveur des piétons et des cyclistes et aussi à créer une image plus conviviale des espaces-rues.





Le même effet peut être obtenu par des mesures plus ou moins coûteuses. A gauche, un rehaussement complet d'un carrefour (coût: Fr. 15 000 à 20 000.–), à droite, un «coussin berlinois» rond (coût: environ Fr. 4000.–).

En ce qui concerne les «ralentisseurs» (les rehaussements de chaussée, les décrochements verticaux et dans une moindre mesure les rétrécissements), l'expérience montre que les réhaussements sont de loin la mesure la plus efficace et, contrairement aux décrochements horizontaux, ils ne détruisent pas le caractère traditionnel de l'espace rue. En revanche ils sont assez mal acceptés par les automobilistes.
Au début, on a en général procédé à des réaménagements complets des rues. Mais dorénavant *la question financière passe au premier plan* et, étant donné que la principale amélioration de la sécurité et, partant, de la situation des piétons, est obtenue par le ralentissement du trafic, on se limite dès lors souvent à l'installation de «ralentisseurs», en y ajoutant éventuellement quelques éléments (de végétation ou autre) apportant un léger «plus» architectural.

Les «zones 30»
L'introduction du signal «zone 30» permet une économie importante de mesures d'aménagement. Il faut y avoir recours au maximum. A noter que nous avons en Suisse les instructions les plus restrictives en la matière de tous les pays d'Europe. Par exemple, la surface maximale admise chez nous est de 0,4 km², alors que plusieurs gouvernements allemands recommandent vivement la création de grandes zones (par exemple de 2 à 4 km²). Afin d'obtenir rapidement un changement sur l'ensemble du territoire communal, on procèdera de préférence en deux temps en commençant par la mise en place, à un coût minimum, d'un grand nombre de zones 30. Puis, au gré des réfections de routes devenant nécessaires, on procèdera à un réaménagement complet selon les nouveaux principes.
Naturellement, toute nouvelle rue de quartier sera d'emblée conçue selon les nouveaux principes et signalisée, soit comme zone 30, soit comme rue résidentielle.

Intervenir aussi sur les routes principales
Ce deuxième volet des conceptions globales est aussi indispensable que le premier, car tous les problèmes liés au trafic se trouvent concentrés sur les routes principales. On estime par exemple qu'entre 80 et 90% des accidents de piétons et de deux-roues légers surviennent sur des routes principales.
Lorsqu'une route doit être refaite, on en profite pour procéder à un réaménagement complet selon les nouveaux principes, mais en général il s'agit, là aussi, de parer en un premier temps au plus pressé, en mettant en place des mesures plutôt ponctuelles et des marquages favorables aux cyclistes.et aux piétons. On peut distinguer trois groupes de mesures:

Jouer avec le profil en travers
Le profil-type et le principe de l'homogénéité du profil en travers (notions centrales des normes routières et qui sont à l'origine du fameux «ruban de bitume», lequel conforte les automobilistes dans le sentiment que la route leur appartient) doivent faire place à l'introduction de profils différenciés créant des *séquences spatiales.*
On peut par exemple *réduire les largeurs de chaussées* et affecter l'espace ainsi gagné à d'autres usagers et usages. Dans d'autres cas, on choisira de préférence une chaussée large, notamment sur les tronçons sur lesquelles beaucoup de voitures ou de cyclistes doivent bifurquer à gauche et où les piétons doivent pouvoir traverser partout. Le milieu de la chaussée peut alors devenir un espace polyvalent servant à ces différentes manœuvres.

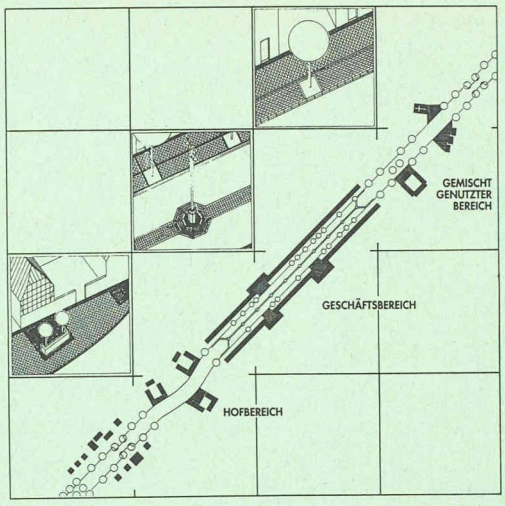
Des traversées piétonnes nombreuses, aisées et sûres
Près de 90% des accidents avec des piétons arrivent lorsque ceux-ci traversent une route. Il y aurait beaucoup à dire au sujet des traversées piétonnes, sur les attentes et les

a) *Une route principale (12 000 véhicules/jour) traversant le village de Hennef en Allemagne (Nord-Westphalie). Avant, une route comme tant d'autres, très large, avec du stationnement à moitié sur les trottoirs, des feux de signalisation, de longues présélections, etc. Son réaménagement est un cas d'école: chaque tronçon a reçu un profil et un traitement correspondants à ses fonctions spécifiques et tenant compte des caractéristiques urbanistiques.*

b) *Sur les tronçons d'approche du centre, la chaussée, réduite à 4.50 m, est bordée de deux bandes polyvalentes. Celles-ci facilitent les manœuvres de stationnement, assurent une bonne visibilité aux piétons qui traversent et servent d'espace de fuite aux cyclistes.*

c) *Le tronçon central comporte deux voies de circulation (largeur 3.25 m) et une surface polyvalente au milieu de la chaussée (largeur 1.30 m). Les automobilistes et les cyclistes l'utilisent pour bifurquer et les piétons pour traverser (tous les passages protégés ont été supprimés). La nouvelle image exprime clairement le fait que cet espace appartient à tout le monde. Effet de l'aménagement: le trafic se déroule très calmement et même les enfants peuvent traverser en sécurité, les commerces marchent mieux qu'avant. Coût de la première étape, longue de 1040 m (y compris aménagement très soignés des espaces latéraux, les arbres et l'éclairage): 3 570 000 DM, soit environ 170 DM/m².*

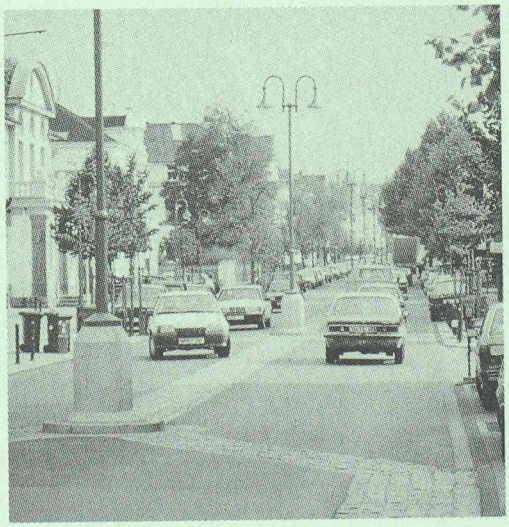
d) *Espace polyvalent en milieu de chaussée dans un carrefour à Neuchâtel (Boine–Parcs–Sablons). Ce type d'aménagement offre d'excellentes traversées aux piétons. La «mini-présélection» offre de bonnes conditions de bifurcation aux cyclistes et aux automobilistes et fluidifie le trafic.*



a

détours imposées aux piétons, sur l'impossibilité d'éduquer les enfants au-delà d'une certaine limite, etc. Mais je me limiterai ici à une seule affirmation, importante: sur les routes principales, *les passages pour piétons communs, c'est-à-dire sans refuge ni feux de signalisation, n'assurent pas une sécurité suffisante aux enfants et aux personnes âgées. Il faut absolument les remplacer.*

Etant donné qu'il faut des passages plus nombreux, les feux avec bouton poussoir ne sont pas une solution généralisable. La même chose vaut pour les sous-voies, qui exigent une dépense d'énergie multipliée par 9, comparativement à une traversée à plat.



b

On installera donc notamment *des refuges*, partout où la place disponible le permet. D'autres solutions originales ont été développées, notamment en France.

Des marquages et autres mesures pour les cyclistes

La séparation systématique des cyclistes par la création de pistes ou de chemins cyclables, outre qu'elle pose de nombreux problèmes, n'est pas réalisable et il faut donc tout faire pour améliorer leur situation sur la chaussée-même, la plupart du temps sous la forme de marquages. Ces interventions sont souvent très subtiles et elles nécessitent une connaissance approfondie des besoins des cyclistes.

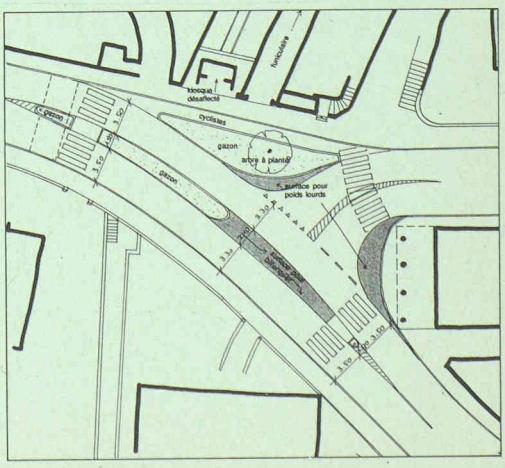
c

CONCLUSION

Il existe une mesure privilégiée qui résoudrait ou contribuerait à résoudre une grande partie des problèmes. Il s'agit de la *conduite calme* et, donc, de l'abaissement de la vitesse actuelle de 50 km/h à 30 km/h sur toutes les routes ayant d'autres fonctions que celle de trafic. Le nombre de piétons et de cyclistes tués se rapprocherait de zéro et on pourrait renoncer à la plupart des mesures de modération du trafic. D'ores et déjà, c'est le cas pour une grande partie des routes de Florence. Aux Pays-Bas, lorsque sur une route donnée les cyclistes ne sont pas séparés de la chaussée, celle-ci peut être limitée à 30 km/h et en Allemagne, une telle limitation peut être introduite sur les routes avec des écoliers.

Les contrôles radar, très efficaces et s'autofinançant, pourraient alors remplacer les «ralentisseurs» (aujourd'hui cela n'est pas possible, car la vitesse autorisée de 50 km/h est beaucoup trop dangereuse).

d



b) *L'aménagement provisoire permet d'agir vite, de vérifier le fonctionnement du dispositif et d'apporter des corrections. A noter que la surface polyvalente n'a pas pu être marquée dans toute sa largeur, ni les deux nouveaux passages pour piétons, car les fils du trolleybus doivent être au préalable déplacés vers la gauche. Les piétons et cyclistes sont en général très satisfaits et un crédit pour un aménagement définitif est souvent plus facilement obtenu que sur la base d'un plan, surtout lorsqu'il s'agit d'une solution originale.*

Mais, malgré que chacun sait qu'un tel abaissement des vitesses augmenterait la capacité d'écoulement du trafic, son introduction n'est probablement pas pour demain...

Enfin, *la modération doit se faire autant dans les têtes que sur les routes* et il devient urgent d'agir au niveau des mentalités et des systèmes de valeur. Des campagnes incitant à la conduite calme devraient surtout être menées sur le plan national mais là encore, les esprits ne sont manifestement pas prêts.

Lydia Bonanomi,
architecte, adjointe scientifique
à l'IREC/EPFL

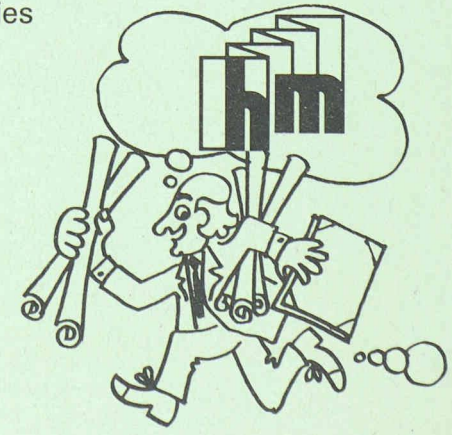
héliographie moderne sa
lausanne Caroline 11bis ✆ 312 39 72 – Terreaux 20 ✆ 312 32 13

LIVRAISONS RAPIDES ET GRATUITES
4 tournées chaque jour pour Lausanne et environs

Votre partenaire idéal pour la reprographie

Reproduction de plans • Tirages héliographiques • Photocopies – grands formats – agrandissements et réductions • Photocopies A4 et A3 – assemblage, agrafage et reliure • Offset (cartouches, papiers commerciaux, circulaires, etc.) • Tirage à sec (1 à 8 couleurs – format A4 à 1,2 × 3 m) • Vente de papier, calques, films et matériel (Rotring)

NOUVEAU
Photocopies LASER COULEUR
A3 et A4



UN CONCOURS D'IDÉE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA GARE DU FLON A LAUSANNE

Chaque ville a ses «serpents de mer». A Lausanne, l'aménagement de la «Gare du Flon» en est un depuis quelques décennies: Va-t-on enfin vers une solution? Tout permet de l'espérer.

La zone concernée s'étend en plein centre de la ville entre deux ponts, dans le fond d'un vallon escarpé. Partiellement comblé à la fin du siècle dernier, c'est aujourd'hui une plate-forme en creux, de quelque 7 Ha., organisée dès sa création pour recevoir des dépôts et des activités de type industriel. En 1930, son statut s'est vu confirmé et précisé par une convention, valable pour 50 ans entre la Ville et le propriétaire des lieux.

Dans les années soixante, ledit propriétaire sentant venir l'échéance de la convention, s'inquiéta des nouvelles dispositions à prendre pour moderniser les règles d'occupation de son bien-fonds. Un plan directeur d'intention, non contraignant juridiquement, fut établi par des mandataires privés désignés par la Ville et le propriétaire, et soumis au Conseil communal de Lausanne en 1968.

Dès lors, le propriétaire, ses architectes et les autorités travaillèrent à la mise au point d'un «plan d'extension» au travers de multiples péripéties: surchauffes économiques, crises pétrolières, mutations politiques pour l'autorité et administratives pour le propriétaire, etc.

En 1986, un plan partiel d'affectation est accepté par le Conseil communal, mais rejeté par le peuple lausannois à la suite d'un référendum. Pourquoi ce refus?

Les raisons des opposants lors de la campagne référendaire étaient multiples et parfois contradictoires, mais pour l'essentiel, on y trouvait surtout:

- le sentiment de n'avoir pas été suffisamment consulté et informé
- l'impression de passer à côté d'un aménagement exemplaire faisant la part belle à la collectivité.

Pour ne considérer que ces deux aspects, disons que la procédure de planification et d'information avait été dans le droit fil de ce qui s'était toujours fait dans ce domaine.

Quant à l'implantation d'équipements collectifs et au lyrisme de l'aménagement, reconnaissons que les longues tractations avec le propriétaire unique d'un site déjà totalement occupé, inscrit dans un tissu industriel, ne s'y prêtait guère.

Parmi les opposants, beaucoup demandaient l'organisation d'un concours. L'autorité jugea la proposition intéressante. Lausanne ne disposant encore d'aucun plan directeur d'urbanisme et la plupart des besoins d'équipements collectifs exprimés entre 1970 et 1985 ayant trouvé une solution ailleurs, aucun programme d'occupation du lieu ne s'imposait d'emblée. C'est donc un concours d'idée, dont le programme était laissé à l'imagination des concurents, qui fut organisé. Le règlement insistait beaucoup sur le fait que ce concours n'était pas un concours d'architecture mais d'urbanisme devant permettre le renouvellement progressif du domaine bâti par le biais d'un «plan partiel d'affectation» au sens de la loi.

L'organisation d'un concours fut quelque peu retardée par la décision du propriétaire de mandater les architectes Botta et Mangeat pour une démarche rigoureusement parallèle, mais hors concours.

...une évocation des pavages de tradition
CORNAZ ALLAMAN
CORNAZ + FILS SA
FABRIQUE DE
PRODUITS EN CIMENT
1165 ALLAMAN
TEL. 021/807 33 21

Cependant, le 3 février 1987, quelque mois après le vote référendaire, une commission extraparlementaire de 37 personnes représentant les milieux particulièrement concernés avait été mise en place, sous le nom de «Commission Elargie». Une dizaine d'entre ses membres furent choisis pour former un organe de gestion appelé «Groupe restreint». Ces deux entités intervinrent surtout après le jugement, pour orienter les lauréats et transmettre leurs sensibilités respectives au cours d'un certain nombre d'assemblées.

En été 1989, quelques membres de la Commission Elargie, groupés autour du mouvement pour la défense de Lausanne (MDL), proposèrent à la Municipalité leur «contribution à une nouvelle conception des transports à Lausanne» qui différait des scénarios envisagés officiellement. La Municipalité décida donc de confier à un bureau spécialisé, non lausannois, une expertise qui servirait de base au développement des transports à Lausanne. Pour éviter toute perte de temps et sur proposition des architectes lauréats, elle fut menée conjointement au développement des trois projets privés.

A ce stade du processus, la Ville de Lausanne va disposer de trois visions d'urbanistes très typées et d'une contribution au futur plan directeur des circulations et transports. La Commission Elargie, lors de sa dernière séance programmée en juin 1991, aura siégé dix fois alors que le Groupe restreint se sera réuni plus de vingt-cinq fois.

Une exposition publique des projets était prévue au Forum de l'Hôtel-de-Ville.

Malgré tout le soin apporté à la consultation et à l'information des différents acteurs, il est à craindre que les décisions finales restent difficiles à prendre, tant l'image que l'on se fait de la Ville est subjective et complexe.

Souhaitons cependant qu'une majorité se dessine pour éviter de nouveaux atermoiements qui, non seulement, réduisent à néant de coûteux efforts de participation et de planification, mais privent les Lausannois de l'usage d'une partie de leur cité.

Jean-Claude Rosset
Conseiller municipal
Directeur des travaux.

Le madrier isolant polyvalent pour la construction moderne

YSOX®, le matériau de construction idéal offrant un coefficient d'isolation K élevé, par ex.
Epaisseur de 12 cm K = 0,474
14 cm K = 0,366
16 cm K = 0,298

Nous fournissons également le bois lamellé-collé industriel

samvaz sa

CH-1618 Châtel-St-Denis, Praz-de-Plan
Tél. 021-948 94 41 Téléfax 021-948 83 41

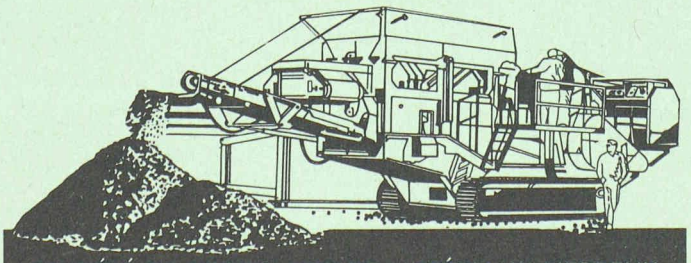
B 3499

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LE PHÉNOMÈNE FRONTALIER A LA SUITE DE LA JOURNÉE DE L'ASPAN-SO A EVIAN

Le 8 novembre 1990, l'ASPAN-SO a tenu son assemblée annuelle à Evian en choisissant pour thème de discussion:
«Et si la frontière n'existait pas»
Le comité a décidé d'adresser ces quelques réflexions aux organismes qui peuvent éventuellement être concernés par ce problème.
Le sujet choisi n'était pas facile à traiter. La région lémanique est une région en devenir et la définition de son échelle n'est pas encore très claire. Un ou deux centres d'études en prennent la mesure et sont en train d'élaborer des instruments destinés à son organisation.
L'Institut de Géographie de l'Université de Genève a eu l'occasion de présenter son «Atlas du bassin genevois» en marge de cette journée.
Les exposés ont souvent passé du macro-régional au local sans véritablement aborder les problèmes à leur échelle de pertinence intermédiaire, l'échelle régionale, celle de la région lémanique. On est encore loin de son organisation concertée et une déclaration d'un des orateurs résume bien la position des diverses parties:
«Il n'y a pas de projets commun, il y a des enjeux communs face à l'extérieur».
Les avis exprimés ont également apporté une lumière un peu froide sur les mouvements frontaliers, tempérant en cela notre enthousiasme à l'idée d'un reprise des relations entre la rive sud et la rive nord du lac Léman.
Sur certains points nous pensons que les remarques négatives devraient être analysées par les diverses instances qui recherchent les solutions pour les problèmes posés par ces nouvelles complémentarités.

Charges supplémentaires et ressources fiscales

Les représentants des autorités françaises ont, entre autres, soulignés que les mouvements frontaliers entraînaient des charges supplémentaires pour les communes de résidence et ceci sans apports de ressources nouvelles. Aménagement d'infrastructures supplémentaires liées en premier lieu aux déplacements quotidiens des frontaliers sous formes de routes et de parkings. Ce problème se pose à Evian en termes aigus, en raison de la vocation touristique de cette ville.
L'augmentation de la population due aux famille de frontaliers exige également le redimensionnement des écoles, des infrastructures d'accueil d'une manière générale comme les établissements hospitaliers. La pression supplémentaire se fait sentir sur la demande de terrains à bâtir et pousse les loyers à la hausse.
Enfin, les salaires versés en Suisse aspirent la main-d'œuvre qualifiée et aujourd'hui déjà milieux privés et secteurs publics français se plaignent de ne plus trouver de personnel. Il faut rappeler qu'en ce qui concerne le secteur public, le barême des salaires décidés à Paris pour les diverses régions de France est établi pour ce qui concerne la Savoie indépendamment de la proximité de la Suisse.
Les Suisses romands doivent se rendre à l'évidence que le phénomène frontalier, profitable et bienvenu pour détendre le marché du travail chez eux, n'est pas spécialement apprécié des Français dans les conditions actuelles et n'est nullement encouragé.

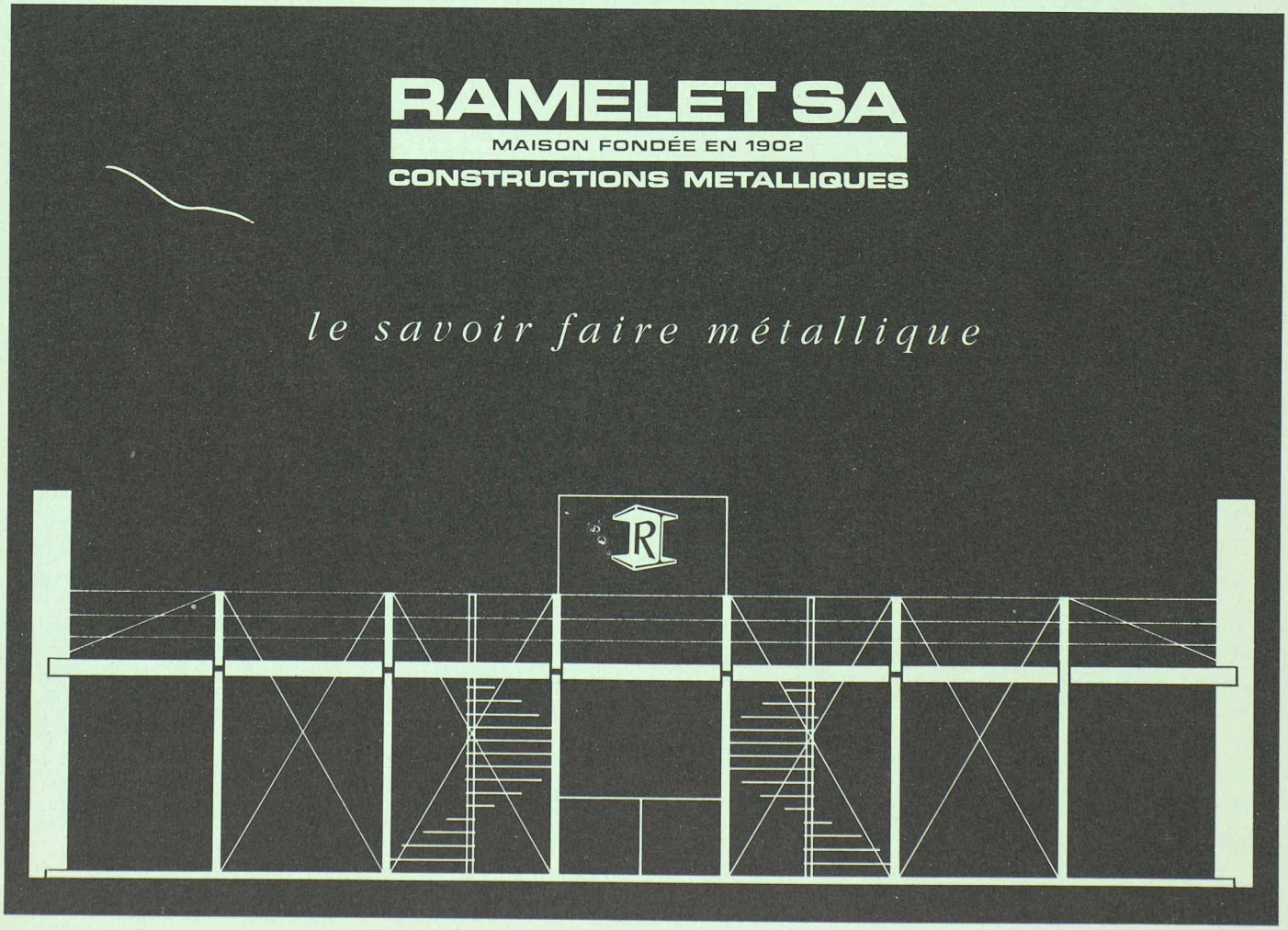
SRMP
ECOGRAVE
LA GRAVE ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE
DÉPART GRAVIÈRE CLAIE-AUX-MOINES
TÉL. 021 / 784 21 55
ET GRAVIÈRE MOULIN DU CHOC
TÉL. 021 / 869 92 10
Dispose également d'une installation mobile.
Nous venons concasser et cribler sur votre chantier.

SOCIÉTÉ DE RECYCLAGE DE MATÉRIAUX PIERREUX
1073 SAVIGNY Tél. 021 / 784 21 55

Les frontaliers, qui paient déjà cher l'acquisition d'un travail par des migrations quotidiennnes longues et fatigantes sont en plus considérés comme des citoyens à charge pour ne pas dire parasites dans leur lieu de résidence. Nous devons agir pour éviter que les frontaliers ne soient doublement victimes de leur condition. Il nous semble que cette situation devrait et pourrait être modifiée dans un sens positif.
Une nouvelle répartition des ressources fiscales entre canton d'accueil et commune de résidence à l'instar de ce qui a été mis en œuvre dans la région franco-genevoise pourrait probablement améliorer, partiellement du moins, le climat.

Transports
Nous savons que des efforts ont été entrepris par la CGN pour répondre à une demande en constante croissance. Nous ne sommes pas encore certains que le système des transports a été analysé dans sa globalité et que toutes les mesures ont été prises pour permettre ces déplacements dans les meilleures conditions, notamment en les rendant conciliables avec les autres systèmes de transport. N'y aurait-il pas lieu de créer un groupe de travail pour étudier ce problème?

EPFL – région lémanique
Les discussions en privé ont permis d'aborder quelques points particuliers, dont l'un concernait le rôle de l'Ecole polytechnique de Lausanne. Un participant a émis le regret que les candidats ingénieurs de la côte savoyarde ne puissent suivre les cours de l'EPFL comme il peut le faire à la Haute Ecole de Grenoble. Ils ne bénéficient pas des avantages qu'ils ont comme Français s'ils viennent à Lausanne. Dans certaines circonstances cependant habiter Evian ou les alentours et fréquenter l'EPFL pourrait être la solution idéale. Ne pourrait-on pas à la faveur d'accords franco-suisses permettre cette solution-là, reconnaître de manière concrête cette parenté entre nos deux populations et l'introduire de la manière la plus naturelle avant le programme Erasme?

Pour l'ASPAN-SO
Victor Ruffy
Président.



LE COIN DE LA CORAT

La CORAT (Conférence des offices romands de l'aménagement du territoire) a pour but de faciliter l'échange d'informations entre les cantons romands, de Berne et du Tessin en matière d'aménagement du territoire et d'étudier des problèmes et des questions de portée plus générale intéressant l'ensemble des cantons. Dans certains cas, notamment en ce qui concerne les projets de révision de la loi et de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, les offices romands de l'aménagement du territoire ont également élaboré, au nom de la CORAT, une prise de position commune.

Depuis le début de l'année, la présidence de la CORAT est assurée par le canton de Fribourg. Lors des séances du premier semestre de 1991, les thèmes suivants ont été abordés:

- ***Utilisation combinée des surfaces de transport:*** présentation et discussion des trois études suivantes:
  - «Mettre l'aménagement en route. 10 thèses pour une utilisation combinée des surfaces affectées aux routes nationales», éditées par l'Office fédéral des routes et l'Office fédéral de l'aménagement du territoire;
  - «Mettre l'aménagement sur les rails. Guide pour l'aménagement des terrains des gares», édité par les Chemins de fer fédéraux et l'Office fédéral de l'aménagement du territoire;
  - «La mise en valeur des terrains de gare. Le cas de la gare de la Part-Dieu à Lyon». Etude réalisée par la Communauté pour l'étude de l'aménagement du territoire (CEAT) dans le cadre du programme national de recherche sol (PNR Sol).
- ***Le marché foncier dans les zones de constructions:*** présentation de l'étude réalisée par l'Université de Fribourg sur l'évaluation des prix des terrains à bâtir dans les quatre districts fribourgeois de la Sarine, de la Singine, de la Gruyère et du Lac durant la période 1981-1987.
- ***Dimensionnement et gestion des zones à bâtir:*** cette séance avait pour but de fournir un aperçu des méthodes développées et des moyens préconisés par les cantons romands en vue de garantir un dimensionnement et une gestion des zones à bâtir conformément aux prescriptions légales.
- ***Etudes d'impact sur l'environnement et aménagement du territoire:*** rappel des notions essentielles et du bien-fondé existant entre aménagement du territoire et études d'impact sur l'environnement à l'exemple du projet de contournement de Cheseaux.
- ***Exploitations des matériaux et aménagement du territoire:*** présentation de la politique du canton du Jura en matière d'exploitations de matériaux et des études effectuées par le canton de Fribourg en vue de l'élaboration du plan sectoriel des aires de matériaux exploitables.

Les thèmes suivants ont d'ores et déjà été retenus pour les réunions de la deuxième moitié de l'année 1991:

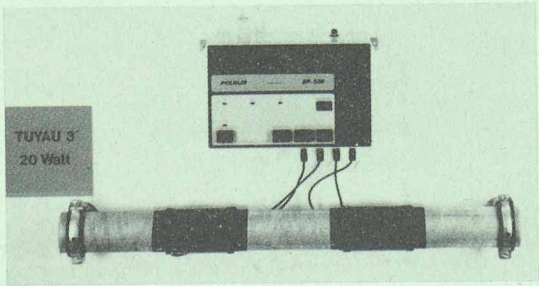
- *aménagement du territoire et mise en œuvre des ordonnances sur la protection de l'environnement (OPB, Opair);*
- *gestion et mise en œuvre des plans directeurs cantonaux;*
- *planification et coordination des projets de mise en valeur touristique.*

Pour la CORAT
U. Kaufmann

B4107

Antitartre électronique

- Fabrication «Swiss Made»
- Technologie moderne
- Electromagnétique – Ecologique
- Aucune transformation des tuyaux
- Aucun produit chimique
- Amovible et réglable
- Cinq modèles



Polyair SA Tél. 024/22 02 72
YVERDON-LES-BAINS Fax 024/21 81 22

MÉMOIRES ASPAN PARUS RÉCEMMENT

N° 53a La nouvelle ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire du 2 octobre 1989
Partie 1: Art. 21 OAT: Mesures dans le domaine de l'équipement **Fr. 10.–**

N° 53b La nouvelle ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire du 2 octobre 1989
Partie 2: Art. 23 et 24 OAT: Mesures hors des zones à bâtir **Fr. 10.–**

N° 54 Protection de l'environnement et aménagement du territoire
Textes des conférences de l'assemblée générale 1990 (A. Kuttler, juge au TF / H. Flückiger, directeur OFAT) **Fr. 5.–**

BON DE COMMANDE

Je commande les mémoires ASPAN n° _____

Nom, prénom: _____

Adresse: _____

Date: _____ Signature: _____

Souscription d'un abonnement au recueil de jurisprudence ASPAN (cartothèque)

Nom: _____

Prénom: _____

Fonction: _____

Adresse: _____

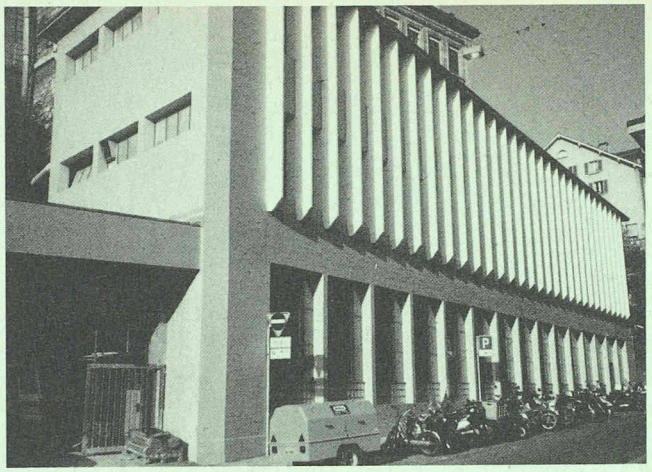
No de tél.: _____

☐ Je désire également obtenir les anciennes livraisons dès l'année ____ au prix de 70 à 80 fr. (selon nombre de cartes), ces livraisons sont assurées seulement jusqu'à épuisement du stock

☐ Je désire acquérir un recueil entier au prix de 1000 fr. (deux seuls exemplaires encore disponibles)

Date _____ Signature _____

à envoyer dans les meilleurs délais à:
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
(Pour tous renseignements, veuillez appeler M. Claudio Cereghetti, responsable, tél. 031 42 64 44)



Cette façade en béton a été également **assainie** par *nos spécialistes*

Biollay

Travaux spéciaux
BIOLLAY SA

Lausanne	Genève	Massongex
021/691 91 07	022/44 22 02	025/71 85 41
021/691 91 09 (Fax)	022/44 71 75 (Fax)	025/71 92 08 (Fax)

W-THERM S60 Paroi vitrée isolante, coulissante et pliante

B4029

L'élégante paroi coulissante, pliante vitrée à rupture thermique, à profilés arrondis (100 mm), à triple joint périphérique avec sécurité anti-pincement. Pour jardins d'hiver, terrasses couvertes, restaurants, locaux commerciaux, expositions, vitrines de magasins, ainsi que balcons et façades.

Wegmüller SA, Croix du Péage
CH-1029 Villars-Ste-Croix
Téléphone: 021/634 11 13
Téléfax: 021/634 09 55

WEGMÜLLER

Vitrage systématique de jardins d'hiver et balcons

Veuillez me faire parvenir votre documentation:

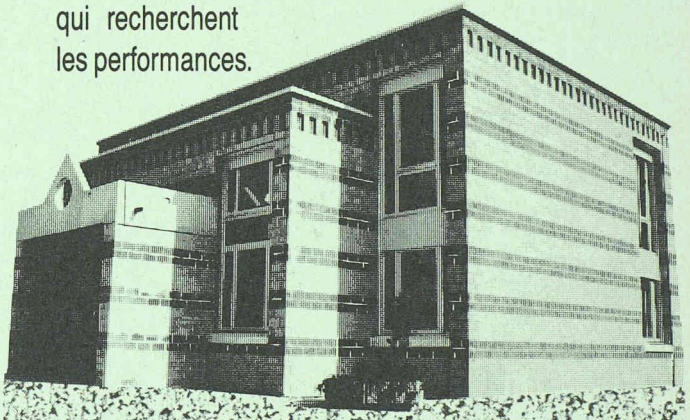
Nom _____

Adresse _____

BL 4435 Niederdorf · **BE** 3627 Heimberg · **AR** 9038 Rehetobel · **TI** 6614 Brissago
ZH 8105 Watt-Regensdorf

B/B/A. LA BRIQUE A IDEES

Enfin un concept intelligent.
La B/B/A, Brique en Béton Apparent, des idées pour mettre en valeur les talents des créateurs et les exigences des constructeurs. Pour ceux qui osent les couleurs et jouent sur les formes. Et surtout, pour les professionnels qui recherchent les performances.



VEUILLEZ M'ENVOYER VOTRE DOSSIER TECHNIQUE ET VOTRE LISTE DE RÉFÉRENCES. B3194

NOM _____

PRÉNOM _____

RUE _____

NP/LOCALITÉ _____

À RETOURNER À PROCIM SA,
FABRIQUE DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION
1870 MONTHEY · TÉL. 025/71 25 96

PROCIM

MONTHEY

DES IDÉES POUR CRÉER

COMMENT UTILISER LE SERVICE DE DOCUMENTATION POUR LE DROIT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT?

INFORMATIONS DU SERVICE DE DOCUMENTATION POUR LE DROIT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN)
3013 Berne,
Schänzlihalde 21,
téléphone
031/42 64 44,
téléfax 031/42 14 28,
c.c.p. 30-7792-4

QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS DU SERVICE DE DOCUMENTATION?

Le travail de ce service consiste:

– à suivre le plus grand nombre possible d'activités dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement,

– à entreprendre des recherches sur la base des questions posées par les membres,

– à établir des comptes rendus de la jurisprudence du Tribunal fédéral,

– à publier des informations sur des thèmes d'actualité,

– à traiter les requêtes de documentation et de renseignements.

Nous vous aidons, entre autres,

– si vous désirez savoir comment un problème donné à été résolu ailleurs,

– si vous avez besoin d'indications concernant la littérature spécialisée ou la jurisprudence,

– si vous cherchez des personnes de contact pour certaines questions,

– si vous désirez connaître notre opinion d'organisation faîtière au sujet d'un problème donné ou d'un projet précis,

– si vous souhaitez obtenir une expertise ou un avis de droit sur une question; en pareil cas, nous vous donnons des adresses ou rédigeons nous-mêmes un avis de droit à votre demande (contre facture).

COMMENT PRENDRE CONTACT AVEC LE SERVICE DE DOCUMENTATION?

Le moyen le plus simple et le plus rapide: téléfax (031/42 14 28)

Formulez votre problème ou posez votre question et transmettez-nous votre demande par téléfax. Nous avons besoin des indications suivantes:

– Expéditeur avec adresse postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, du téléfax.

– Indications concernant votre affiliation à l'ASPAN (membre ou non?).

– Personne de contact et son numéro de téléphone (pour pouvoir vous demander des précisions si nécessaire).

– Dernier délai de réponse utile pour vous (afin que nos puissions vous dire si nous sommes en mesure de tenir ce délai).

– Brève, mais précise description du problème (pour que nous comprenions mieux votre question).

– Questions auxquelles vous souhaitez que nous répondions.

– Documents que vous souhaitez recevoir.

– Au besoin, documentation servant à clarifier les questions.

Ou lettre à l'Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN/VPL) Schänzlihalde 21, 3013 Berne

Formulez votre problème ou votre question. Nous avons besoin des mêmes indications que ci-dessus.

CYCLE POSTGRADE EN URBANISME EAUG/DA-EPFL

Octobre 1992 – octobre 1994

Quatre semaines à plein temps par année (2 semaines en septembre-octobre et 2 semaines en juin) et 8 mois par an à raison de deux jours et demi par mois sur deux ans, plus 3 mois de travail postgrade.

Admission

Titre universitaire ou équivalent. Pour les architectes, dès la fin du diplôme; pour les autres disciplines, nécessité d'un an d'expérience pratique (géographie, économie, sociologie, droit, génie civil).

Participants: minimum 15 personnes, maximum 25 personnes.

Label délivré

Certificat de maîtrise en urbanisme.

Organisateurs

Département d'architecture
de l'EPFL
Av. de l'Eglise-Anglaise 12
1006 LAUSANNE
Tél. 021/693 32 45 (32 68)

Ecole d'architecture
de l'Université de Genève
Bd Helvétique 9
1205 GENÈVE
Tél. 022/705 71 44

Pour information:

Prof. L. Veuve

Prof. R. Mariani

Remarques particulières

Les organisateurs désirent connaître l'intérêt que suscite un tel cours. Ils engagent les intéressés à procéder à une pré-inscription jusqu'à la fin octobre 1991. Une inscription définitive devra être faite jusqu'en juin 1992.

Objectifs

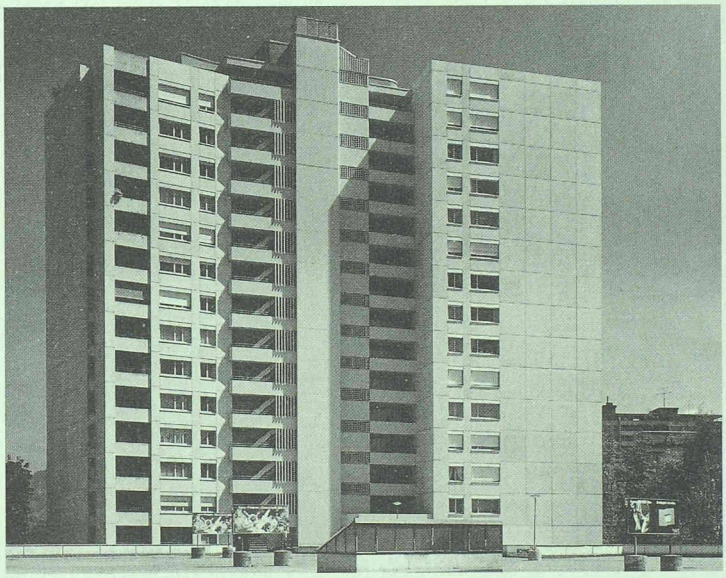
Le cycle postgrade en urbanisme a pour objectif de former des universitaires à des savoirs et des pratiques qui, dans une optique interdisciplinaire, participent à l'édification de notre espace urbain et territorial.

L'évolution constante des modes de vie, le vieillissement de la population, la nécessité de réaménager le domaine bâti, la valeur accordée à la qualité de l'environnement, exigent non seulement une adaptation des connaissances traditionnelles, mais également des personnes qualifiées au niveau des cantons, des villes de moyenne importance et dans le secteur privé pour affronter les problématiques qui en découlent.

La première année sera consacrée à l'approche interdisciplinaire des bases de l'urbanisme et de leurs instruments d'étude.

La deuxième année traitera de la conceptualisation des objectifs et moyens pour guider le processus continu de l'évolution du milieu urbain.

ARMAFIL® sauve les façades en béton apparent.



Le gratte-ciel Schönbühl à Lucerne

A la fin des années soixante, l'architecte finnois Alvar Aalto concevait le gratte-ciel Schönbühl à Lucerne. Son architecture nous fascine aujourd'hui encore... La qualité des façades, par contre, plus de vingt ans après, ne convainc plus personne: la conception des dalles et façades reliées en monolithe ne présente aucune lacune conceptionnelle, même selon les critères actuels, mais l'aspect extérieur, terni par des dégâts en surface, et l'isolation thermique ne répondent absolument plus aux exigences en vigueur.

La façade a été sauvée par un rhabillage ARMAFIL. Et la nouvelle surface, ventilée, qui recouvre une nouvelle isolation thermique, présente un aspect parfaitement identique à l'original, mais en plus durable: la corrosion, l'éclatement, la fissuration, l'infiltration d'eau et les dégâts dus au gel lui sont devenus autant de dangers inconnus.

ARMAFIL vous permet de sauvegarder l'architecture caractéristique de vos façades tout en en améliorant la qualité.

Sauvetage des façades en béton apparent.

Nous tenons, nous aussi, à conserver l'aspect de notre façade. Expliquez-nous ce que vous entreprenez pour assainir les façades tout en améliorant leur isolation thermique:

☐ par une documentation complète

☐ par une démonstration chez nous, échantillons à l'appui

Société: _____

Nom: _____

Rue: _____

NP/Lieu: _____

Tél.: _____ interne: _____

A renvoyer à StahlTon SA,
58, avenue de Tivoli,
1000 Lausanne 20

StahlTon

IWB Meilen

Régime basses calories dans sa nouvelle peau

Soucieuse d'économie d'énergie, la CVE a voulu construire un immeuble à hautes performances techniques pour abriter son nouveau siège central à Morges. **Félix constructions sa** a étudié et réalisé la façade tout en verre du bâtiment. Grâce à cette «peau» isolante, l'énergie dégagée par les appareils électriques, les ordinateurs et l'activité humaine suffit à assurer le chauffage de l'immeuble pendant la plus grande partie de la saison froide. En été, les verres réfléchissants et la façade ventilée constituent une barrière remarquable à la pénétration du rayonnement solaire. Cette technologie de pointe associée à un système d'exploitation de l'énergie solaire permet de diminuer la consommation d'énergies non renouvelables.

Félix constructions sa
Route de Renens 1
CH-1030 Bussigny
Téléphone (021) 701 04 41

ASPO691 PZ