

COURRIER DES CONSEILLERS

*ORGANE CRITIQUE DU GROUPEMENT "PETITION VILLE DE SIDON"
TOTALEMENT INDEPENDANT ET APOLITIQUE*

No 2

SOMMAIRE

	Pages
1. EDITORIAL	2
2. LE PIETON DANS LA VILLE	3 - 16
3. BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES	17
4. ANNEXE A	18

JUILLET 1989

COURRIER DES CONSEILLERS

No 2, 1ere annee, Juillet 1989

Periodique du groupement apolitique et independant
"PETITION VILLE DE SION"

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

Tirage :
320 exemplaires

Distribué gratuitement au président, à tous les
conseillers communaux et généraux de la ville
de Sion ainsi qu'à la presse écrite et parlée.

Responsable de publication :
REICHENBACH Didier

Auteurs :
ZANOLI Fabienne, Sion
REICHENBACH Didier, Sion

Impression :
BAI, Avenue de la Gare 5, 1950 SION

Abonnement, rédaction et secrétariat :
PETITION VILLE DE SION
Case postale 685
CH - 1951 SION
Tel. 027 / 22.09.83

EDITORIAL

Voici déjà le No 2 de notre périodique. Depuis sa première parution le nombre d'abonnés a encore augmenté et nous sommes très heureux de constater qu'une bonne partie de citoyens s'intéressent à notre action.

Cette fois-ci nous avons voulu aborder le problème de la sécurité des piétons. Il est clair que notre ville n'est pas un cas particulier. Ce problème touche toutes les agglomérations y compris les villages de petite importance. La France en est un bon exemple, elle qui possède de nombreuses routes rectilignes traversant de part en part des petites cités.

A ce sujet justement, nos voisins ont mis sur pied, en 1984 un vaste programme de sécurité routière nommé "Ville plus sûre, Quartiers sans accidents" afin de développer la collaboration de tous ceux qui interviennent sur l'espace urbain (élus, techniciens, police, usagers), de réaliser une mobilisation locale sous l'égide des élus, pour renouveler la conception des espaces de circulation en ville et rechercher des solutions au conflit vie urbaine-circulation, de traduire ces solutions dans des aménagements qui embellissent les villes et donnent aux voies urbaines traitées (même à fort trafic) des caractéristiques telles que l'automobiliste comprenne immédiatement et intuitivement qu'il partage l'espace avec d'autres usagers, nombreux et divers, et qu'il convient d'adopter à leur égard un comportement de cohabitation, sans agressivité, notamment en réduisant sa vitesse.

Pourtant, pas besoin d'aller si loin, pour trouver des idées en faveur des piétons et cyclistes. Il suffit de suivre attentivement ce qui se fait déjà en Suisse allemande pour comprendre tout de suite le retard que, nous autres suisses romands, avons en matière d'urbanisme. Un développement prodigieux de zones piétonnes, de pistes et bandes cyclables, une intensification des zones résidentielles ont été le départ d'une conception d'urbanisme moderne tenant compte des impératifs de la sécurité et d'une amélioration des conditions de vie. L'introduction des différentes lois et ordonnances en relation avec notre environnement intensifierons encore ce processus. La modération globale de la circulation dans les cités complète progressivement les zones exclusivement piétonnes déjà développées. Genève vient de faire le pas dans ce sens. Les spécialistes en la matière se sont en effet rendus compte qu'aucune solution efficace et durable ne pouvait être trouvée sans un concept global intégrant toutes les formes de déplacement.

Reste à changer parfois les mentalités et de faire progresser ces idées face à un pouvoir politique trop souvent sclérosé, ayant trop peur de perdre quelques voix aux prochaines élections en pensant froisser les gens dans leur liberté individuelle.

Faut-il encore que ces dites autorités établissent, dès le départ, un dialogue et une collaboration étroite avec les habitants de manière à obtenir, dans des délais raisonnables, des aménagements qui tiennent leurs promesses.

Il reste donc tout à faire afin de persuader nos élus des bienfaits d'une telle politique. En devenant de véritables interlocuteurs, les habitants participeront peut-être plus activement à l'animation de notre collectivité.

LE PIETON DANS LA VILLE

1. GENERALITES

En 1950 on recensait 33 voitures de tourisme pour mille habitants dans notre pays. On en dénombrait 221 en 1970, 382 en 1982 et 416 en 1987 ! Ces chiffres en disent suffisamment long sur une croissance extraordinaire dépassant toutes les prévisions d'experts les plus optimistes. A titre de comparaison, dans notre canton, on comptait 434 voitures de tourisme pour 1000 habitants en 1986.

Progressivement, insensiblement la voiture s'est appropriée l'espace urbain conduisant à ce que les spécialistes appellent aujourd'hui la **désurbanisation**. L'aménagement de nouvelles routes et la multiplication des places de stationnement aboutissent inévitablement à la disparition progressive des espaces verts, des places de jeu, des espaces réservés aux piétons. **Malgré cette politique du "tout à l'auto" les conditions de circulation se détériorent et les encombrements vont en augmentant** (phénomène du cercle vicieux !). C'est cette même vague qui entraîne la disparition des petits magasins au profit des grandes surfaces.



Plus il y a de voitures moins il y a de contacts humains. La rue devient ainsi trop dangereuse et interdite aux enfants. Les personnes âgées ont peur de sortir. Les handicapés ne trouvent plus leur chemin sur des trottoirs réduits parfois à leur plus simple expression et bien souvent squatterisés par des véhicules en parcage sauvage.



L'amour inconsidéré qu'apportent les individus à leur voiture aboutit à un appauvrissement de notre société. Le sentiment de puissance qu'éprouvent certains au volant de leur véhicule se traduit malheureusement encore trop souvent par des accidents graves. En 1986, dans notre pays, **les accidents de la circulation**

ont provoqué la mort de 1034 personnes et fait 30346 blessés. En Allemagne de l'Ouest ce sont 8948 morts et 443217 blessés; en France 10961 morts et 259015 blessés ! La liste serait encore longue... Les villes ne sont pas épargnées par les accidents. Dans celles-ci se sont en particulier les enfants et les personnes âgées qui font les frais d'un trafic intense et trop rapide.

L'inécurité et la peur qu'a engendré la voiture ne sont pas dues à l'objet en lui-même mais à l'individu qui l'utilise. Indirectement aussi aux urbanistes, aménagistes, planificateurs et politiciens qui n'ont pas su contenir le phénomène du développement des transports individuels ou prendre des décisions au bon moment.

Des routes de plus en plus larges, de véritables boulevards incitent inmanquablement à la vitesse excessive. A force de ne pas respecter les signalisations en place et par une atteinte de plus en plus importante à notre environnement et à notre santé la situation est devenue parfois critique voire catastrophique dans certaines agglomérations.

Relativisons nos propos en disant que, pour notre ville, ce phénomène a pris des proportions **très préoccupantes**. On ne doit néanmoins pas perdre de vue les atteintes toujours plus importantes portées à nos conditions de vie. Il faut donc agir avant qu'il ne soit trop tard. Pour le bien de tous s'entend !

2. UN PIETON + UN AUTOMOBILISTE = UN CITOYEN

Chaque automobiliste est un piéton mais le contraire n'est pas toujours vrai ! Au début et à la fin de chaque voyage l'automobiliste se mue en piéton. Il se sent, dès lors, plus faible dans la circulation. Les rapports de force sont ainsi inversés. Il serait donc théoriquement facile à faire comprendre à tout individu les droits légitimes que les plus faibles réclament. **Le principe de solidarité serait la solution idéale pour enrayer tous les problèmes de trafic.** Mais aussi longtemps qu'il n'est pas normal d'être fair-play, d'avoir des égards pour les autres il faut protéger les usagers les plus faibles par des dispositions de toutes sortes. Chaque automobiliste devrait en prendre sérieusement conscience. **Accepter les mesures de modération de la circulation c'est faire preuve de solidarité envers les autres usagers que l'on a trop longtemps laissés de côté dans les plans d'urbanisation.** Il ne faut donc pas considérer ces mesures comme des chicanes mais plutôt comme une juste répartition des espaces de circulation et une augmentation de la sécurité. Nous sommes donc tous concernés.

3. LES ENFANTS, LES HANDICAPES ET LES PERSONNES AGEES DANS LA CIRCULATION

«Au siècle dernier encore dans les grandes villes, et jusqu'aux années cinquante pratiquement dans les villages, le véritable espace de jeux, c'était la rue. Circuler signifiait alors rencontrer les autres. Le contact, la communication s'établissaient dans la rue, là où se déroulait en grande partie la vie quotidienne. L'enfant voyait les occupations des adultes, leur travail et, presque sans s'en rendre compte, il était ainsi introduit dans ce monde des adultes. Il pouvait rencontrer, connaître nombre de personnes dans des

situations diverses et, de cette manière, découvrir, apprendre une grande variété de comportements humains. Dans la rue, et sans le savoir, l'enfant grandissait dans son rôle social, par l'action et par l'échange.

Aujourd'hui, un enfant qui met le pied sur la rue se trouve confronté à un univers menaçant qui ne fait appel qu'à son instinct de survie. Et la modification de cette fonction de la rue, entièrement livrée désormais au trafic automobile, équivaut pour l'enfant à une grande perte de possibilité d'acquiescer un comportement social.

Ainsi, limité dans son espace, cantonné dans un cercle restreint, écarté des événements de la vie publique, du monde du travail des adultes, l'enfant ne peut que difficilement exercer son rôle futur dans la société, et cette "frustration" entraîne parfois des conséquences que l'on sait : troubles psychiques, délinquance, etc.» (Extrait du livre "La rue aux mille visages" de Marie-Pierre Dupont et Viviane Mermod-Gasser aux éditions Mondo)

Dans la circulation il y a assurément **des groupes à risques**. Ceux-ci sont parfaitement définis. Il suffit pour cela de lire les quelques statistiques relatives aux accidents de la route en Suisse.

Verunfallte Personen nach Altersgruppen 1987
Nombre de victimes d'après les groupes d'âges 1987

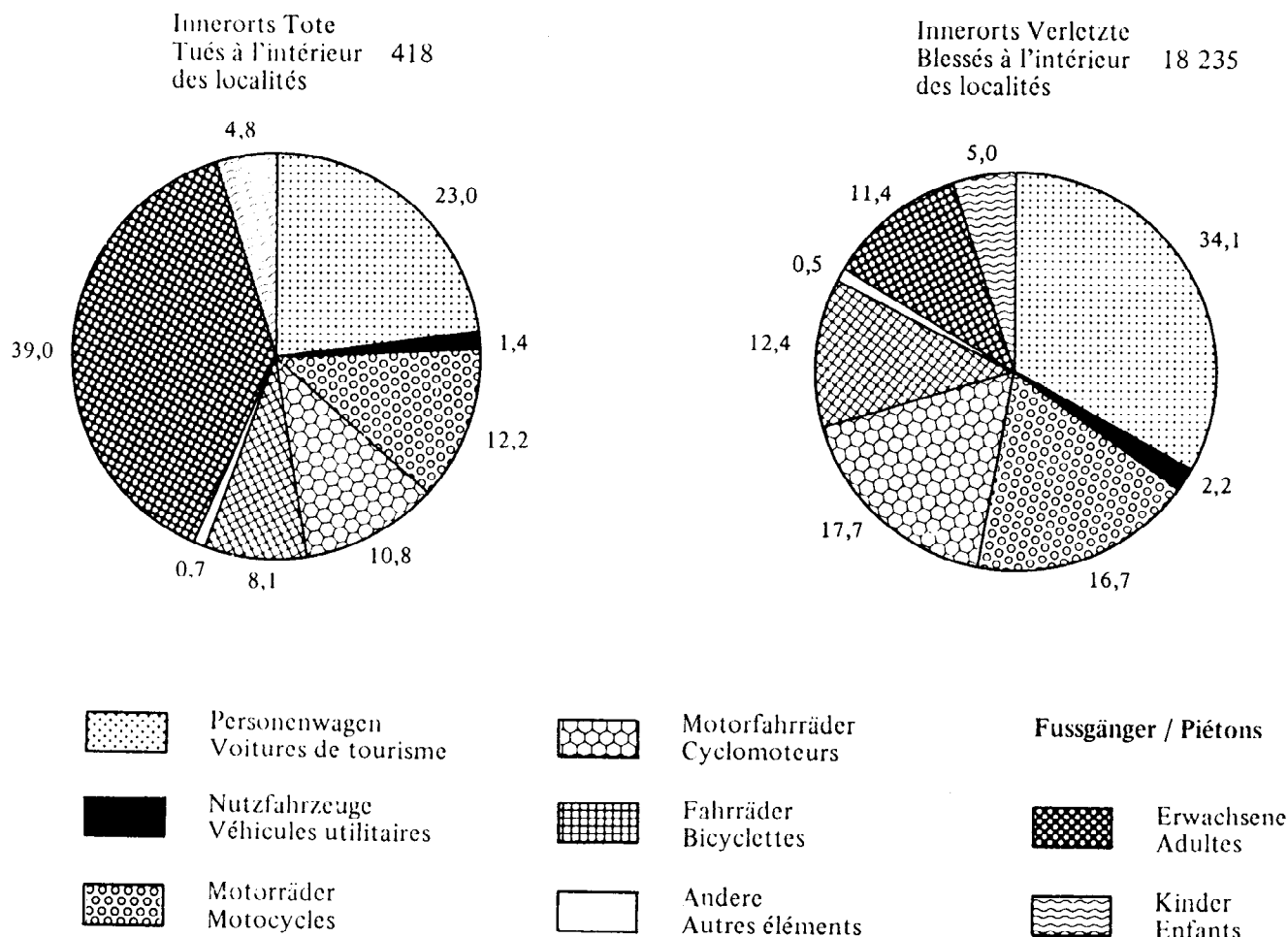
8* Altersgruppe Age	PW-Benutzer Automobilisten		Benutzer von Nutz- u. anderen Fahrzeugen Utilisateurs de véhicules utili- taires et autres		Benutzer von motorisierten Zweirädern Motocyclistes		Fahrradfahrer Cyclistes		Fussgänger Piétons		Total	
	Verletzt blessés	ge- tötet tués	verletzt blessés	ge- tötet tués	Verletzt blessés	ge- tötet tués	Verletzt blessés	ge- tötet tués	Verletzt blessés	ge- tötet tués	Verletzt blessés	ge- tötet tués
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0 - 4	125	2	7	-	6	-	10	-	165	8	313	10
5 - 9	181	3	17	2	7	-	178	5	560	13	943	23
10 - 14	190	4	25	1	169	-	514	3	241	2	1 139	10
15 - 19	1 318	37	58	2	3018	46	511	6	187	3	5 092	94
20 - 24	2 231	111	149	3	2101	60	279	4	155	7	5 915	185
25 - 29	1 842	45	148	3	955	27	192	1	144	3	3 281	79
30 - 34	1 216	31	118	4	521	12	145	2	138	5	2 138	54
35 - 39	1 051	25	110	3	325	3	147	4	118	5	1 751	40
40 - 44	940	23	78	5	309	13	147	2	133	5	1 607	48
45 - 49	762	18	65	2	232	5	135	3	98	4	1 292	32
50 - 54	642	23	61	3	226	14	132	4	129	8	1 190	52
55 - 59	551	19	54	4	207	5	106	6	147	12	1 065	46
60 - 64	460	22	54	1	187	5	76	5	164	14	941	47
65 - 69	375	16	30	1	151	9	71	8	146	12	773	46
70 - 74	270	11	28	2	128	11	39	1	161	21	626	46
75 - 79	177	16	15	1	84	13	40	2	239	28	555	60
80 - 84	18	4	13	-	35	2	18	-	178	41	342	47
85 - 89	39	3	11	-	8	1	4	3	102	19	164	26
90 u.m.	7	-	-	1	-	-	-	-	16	6	23	7
Total	13 475	413	1041	38	8669	226	2744	59	3221	216	29 150	952

Source : "Accidents de la circulation routière en Suisse, 1987", Office fédéral de la statistique

On peut ressortir de ces statistiques que les piétons âgés de 10 à 14 ans et de 70 à 84 ans courent des risques supérieurs à la moyenne. On a enregistré le plus grand nombre d'issues fatales chez les personnes âgées de plus de 60 ans (141) et les enfants de moins de 14 ans (23).

Le tableau suivant nous démontre le nombre impressionnant de piétons tués et blessés à l'intérieur des localités en regard avec les autres usagers de la route.

Verunfallte Personen nach Fahrzeugbenützern und Fussgängern 1987 (in %)
Nombre de victimes, ventilées par utilisateurs de véhicules et piétons, en 1987 (en %)



Source : "Accidents de la circulation routière en Suisse, 1987"
Office fédéral de la statistique

En comparant les pourcentages de blessés et de tués de l'ensemble des modes de locomotion, on est frappé par les chiffres qui se rapportent aux piétons : leur nombre correspond à 11% des blessés et à 22,7% des personnes tuées. **A l'intérieur des localités ces chiffres se montent même à, respectivement, 16,4% et 43,8% !!** L'augmentation des piétons tués a été de 9,6 % entre 1986 et 1987.

Afin de protéger nos enfants des dangers du trafic automobile il faut leur donner une bonne éducation routière et leur apprendre à se protéger en leur montrant les dangers sur le terrain. D'autre part il faut que les adultes utilisant leur véhicule reconnaissent des situations dangereuses. **Il faut qu'ils se rendent compte que l'enfant n'est pas un petit adulte et qu'il réagit différemment.**

Les recherches au sujet du chemin de l'école et des réseaux locaux de chemins pour piétons montrent à quel point **il est important de ne pas les considérer comme une simple voie de circulation mais aussi comme un lieu d'apprentissage de la vie.** Ce concept est d'une importance extraordinaire et doit favoriser le contact entre les êtres humains, avec les animaux, les éléments eau et air, avec l'artisanat, etc.

Il doit aider le citoyen à s'identifier à son environnement et faciliter les accès aux destinations quotidiennes en donnant au piéton un sentiment de sûreté et de sécurité.

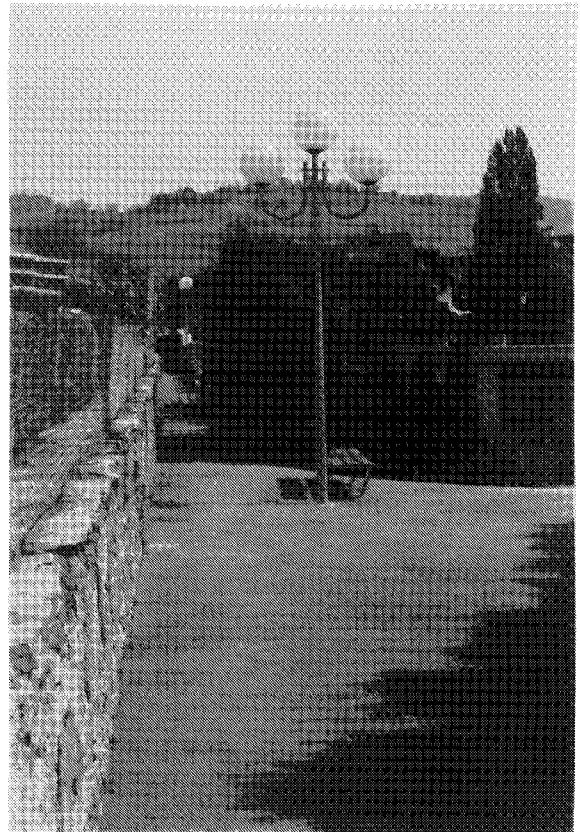
Le chemin pour piéton doit ainsi devenir un espace libre, dénué de contraintes et de menaces en offrant à l'usager une ouverture sur le monde. Il faut donner aussi l'occasion d'effectuer des arrêts prolongés en l'aménageant de bancs, de possibilités de jeux, de parterres floraux. Ainsi on crée l'agrément au seuil des maisons et on bannit la monotonie de lignes trop droites et ennuyeuses.

L'aménagement de zones piétonnes et résidentielles, d'espaces de verdure en prolongement des écoles et des centres d'activité, les passages libres de circulation permettant quelques raccourcis; tous ces éléments favorisent un développement harmonieux de la vie et intensifient les contacts humains.

Les personnes âgées et handicapées sont doublement défavorisées par l'utilisation abusive des trottoirs à des fins de parcage, par le passage de motos, vélomoteurs et vélos sur les chemins réservés aux piétons, par l'absence de signaux acoustiques aux passages de sécurité, par les escaliers, par la rapidité et l'intensité du trafic.

4. PARCAGE SAUVAGE

Notre ville n'est pas épargnée par ce fléau. Les raisons : peut-être un certain laxisme des autorités, certainement la flemmardise de citoyens toujours pressés ou peu enclins à faire quelques centaines de mètres à pied. N'empêche que ce phénomène a pris des proportions inquiétantes. **En rejeter la faute sur un manque de places de stationnement est totalement erroné.**





Nous en voulons pour preuve la mauvaise fréquentation du parking souterrain de la surface commerciale de la Placette pourtant au coeur de notre cité ! Et, en surface, on s'éternise à parquer en double ou triple file sur la place des Cèdres!

Dans bien des villes, que ce soit en Suisse allemande, en Allemagne ou en France, la police utilise un moyen très efficace pour faire régner l'ordre : la **fourrière**.

Les situations dangereuses sont devenues monnaies courantes dans notre ville. **Nos responsables attendent-ils qu'un accident grave se produise** pour enfin agir et défendre tous les citoyens sur un même pied d'égalité ?

QUE VAUT LA VIE D'UNE PERSONNE ?



1 MINUTE ...

5 MINUTES ...

10 MINUTES

DE VOTRE TEMPS ?

CONDUIRE PRUDEMMENT

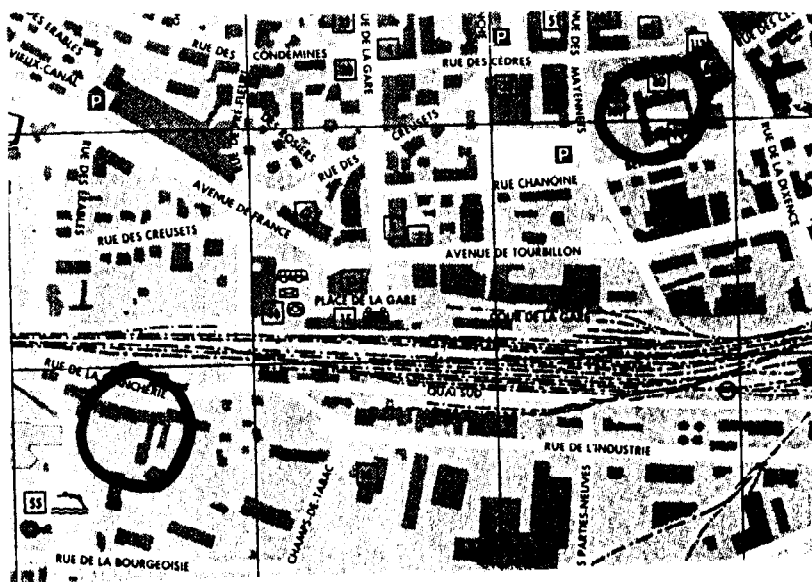
5. PROBLEMES LOCAUX SPECIFIQUES. POINTS CHAUDS

Vouloir faire une liste complete des points chauds de notre ville demanderait une vaste enquête menée sur tout le territoire de notre commune. Neanmoins des situations dangereuses sont connues.

Les abords des centres scolaires (Petits-Chasseurs - Rue de Lausanne - Rue des Aubépines - Sacré Coeur - Temple protestant), le quartier de Châteauneuf (Avenue Maurice-Troillet), le passage de la Blancherie, la route de Vissigen, Quartier de Profamilia, etc. Au centre-ville on peut citer presque toutes les rues, mais en particulier celle du Rhône où le trottoir est pratiquement inexistant dans la partie centrale.

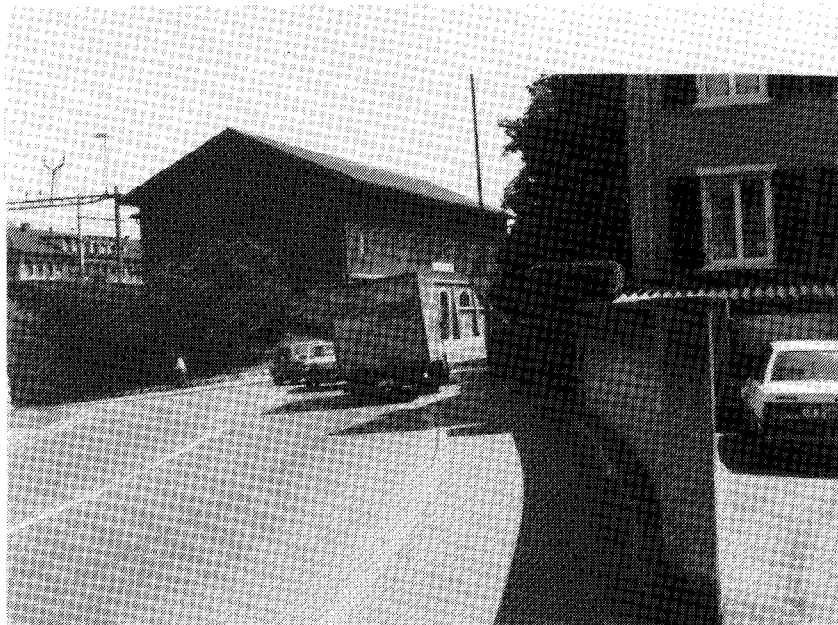
Pour illustrer nos propos nous avons pensé prendre comme exemple un cheminement écolier réunissant plusieurs types de dangers, soit la liaison quartier Sous-Gare - écoles du Sacré-Coeur.

Les situations rencontrées tout au long de ce parcours de 700 mètres environ sont représentatives d'une situation critique notable.



Le quartier Sous-Gare, coincé entre la voie de chemin de fer CFF et la zone industrielle des Ronquoz, est principalement constitué d'immeubles d'habitation à forte concentration. C'est donc à partir d'une zone centrale presque libre de circulation intense que les enfants s'élancent en direction de l'école.

Premier problème de taille : **le carrefour du tunnel CFF**. Les passages pour piétons sont dangereux (en plein virages). L'aboutissement de la rue de l'Industrie n'arrange pas les choses puisque des véhicules proviennent de toutes les directions. Aux heures de pointes les automobilistes montent sur les trottoirs afin de gagner quelques secondes. (voir photo)



Deuxième problème : **la Place de la Gare**. Sa traversée est des plus dangereuse. Le mélange de véhicules privés et de transports publics est incompréhensible.



De véritables "Fangio" la parcourent de long en large au volant de leur voiture, entre les cars postaux, et causent ainsi une insécurité absolue sur ce lieu. Pourtant c'est en 1982 déjà qu'une étude a été établie par les PTT en collaboration avec les CFF et le Département des travaux publics (Service des Ponts et chaussées) pour le réaménagement de cette place ! Depuis le projet n'a pas progressé.

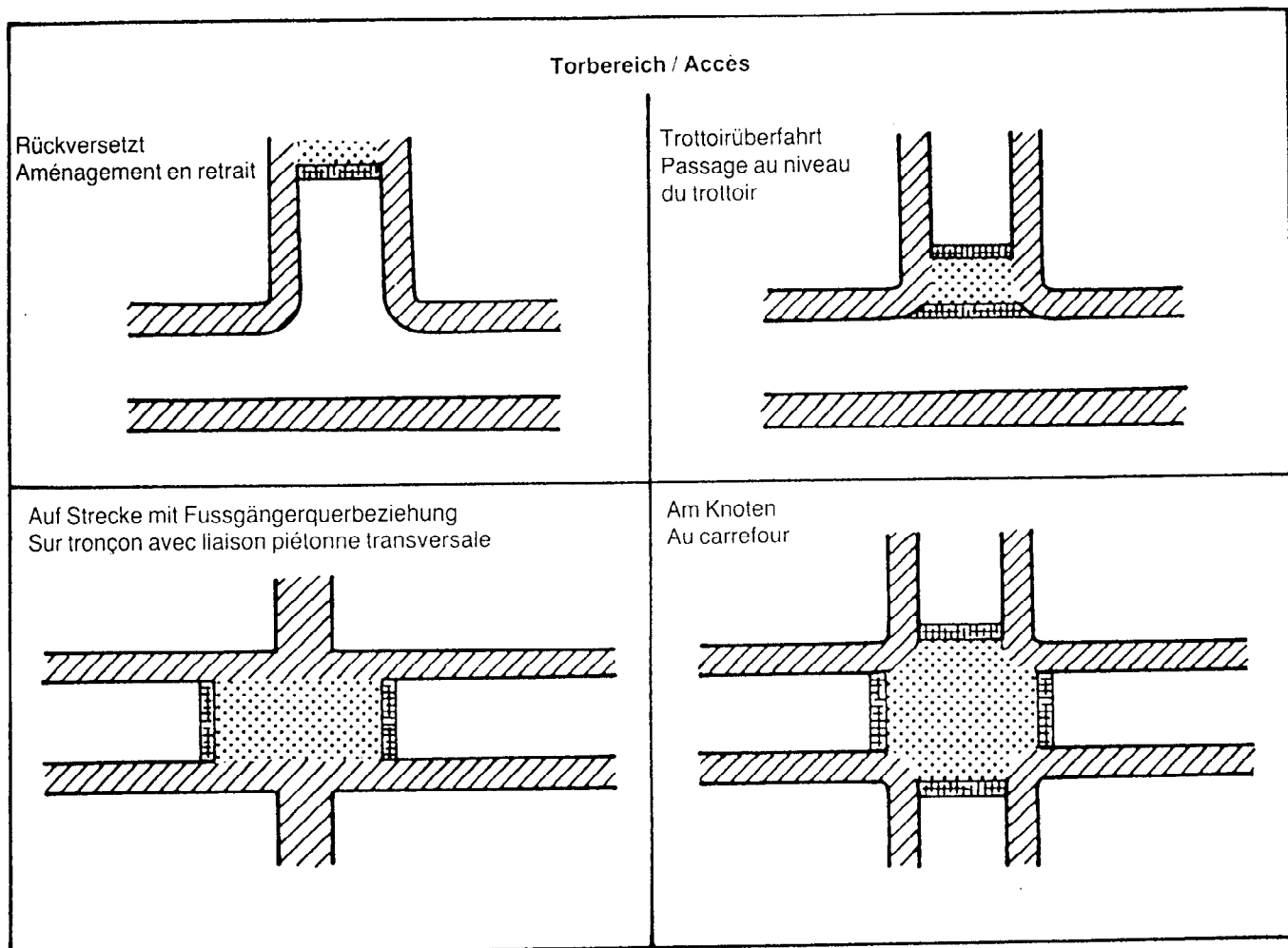
Troisième point noir : **un chantier**. De nombreux bâtiments sont en construction dans notre cité. Ces travaux engendrent de graves problèmes de sécurité lorsqu'ils coupent les trottoirs tel le cas qui nous intéresse. Il se situe au début de la rue du Chanoine Berchtold.

Aucun trottoir du côté sud de la route et des sorties de camion de l'autre ! A part le danger permanent des véhicules et bus roulant à cet endroit nous devons aussi souligner la façon plutôt déconcertante avec laquelle on néglige la propreté de la voirie. Le chantier déverse des quantités importantes de terre s'éparpillant rapidement en poussière.



Le jardin public des Mayennets est certainement le seul endroit où le jeu est possible et où l'enfant peut réellement "vivre".

La traversée de la rue des Mayennets est réglée, en principe, par les patrouilleurs scolaires. Ne serait-il pas possible, à cet endroit, d'introduire **une modération de circulation sous forme d'un surélévment (seuil) adapté au passage de sécurité ou au carrefour tout entier, inclus dans une étude globale du quartier ? Rien, techniquement parlant, ne s'y oppose à première vue.**



Anordnungsmöglichkeiten des vertikalen Versatzes

Possibilités d'aménagements de décrochements verticaux

Ci-dessus les différentes possibilités d'aménagements dans le cadre d'un rehaussement de chaussée. Le cas qui nous intéresse ici pourrait se référer au deux croquis de droite.

Il appartiendra aux associations de quartiers existantes ou à créer d'agir localement afin de faire pression sur nos autorités pour trouver des solutions à ces problèmes. **Un dialogue permanent doit s'instaurer entre élus et habitants afin d'appliquer des mesures dans des délais raisonnables.** Nous sommes entièrement disposés à prêter main forte aux personnes intéressés pour obtenir des informations détaillées à ce sujet. Nous possédons de nombreuses documentations et adresses susceptibles d'aider à engager le pas dans cette direction.

6. SOLUTIONS D'AMELIORATION

Loi sur les chemins pour piétons.

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre stipule, dans son article 2, "Réseaux de chemins pour piétons" que :

1) Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations.

2) Ces réseaux comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielle et autres voies du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

3) Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts de transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

Commentaire : «Les éléments du réseau de chemins pour piétons sont mentionnés, mais non définis, à l'al. 2. Il est cependant compréhensible que les chemins pour piétons proprement dits doivent être libres de circulation motorisée dans le sens de l'al. 2 cité. Mais on peut déduire de la 2ème phrase de l'al. 2 que les trottoirs et les passages pour piétons ne doivent pas être considérés comme constituant le réseau mais qu'ils peuvent uniquement servir de jonction.» (Extrait de la brochure "Petite introduction à la LCPR, éditée par l'Association Droits du piéton (ADP), Zürich)

Les plans concernant ces chemins doivent être établis dans les trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit jusqu'au 1er janvier 1990.

Modification de l'OCR dès le 1er mai 1989

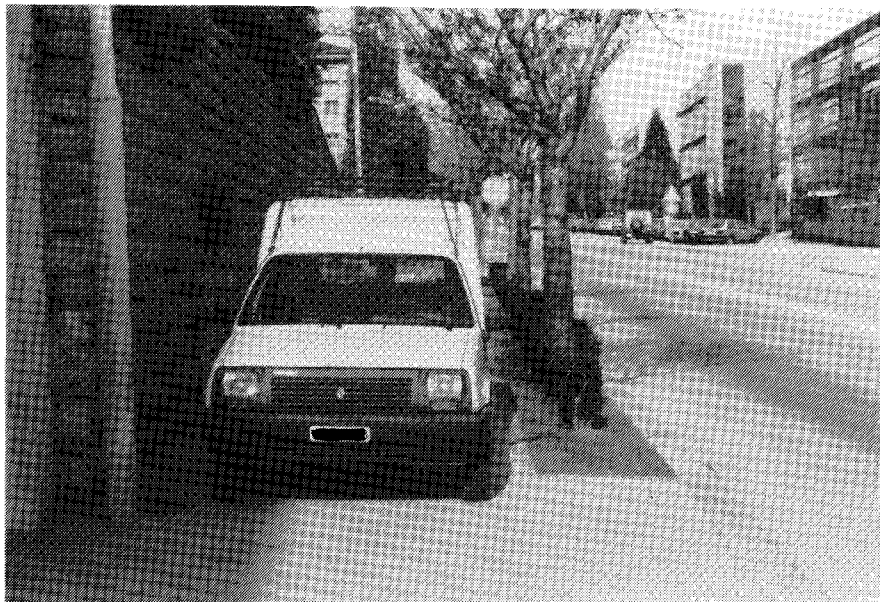
Les enfants seront davantage protégés grâce à l'Art. 6, 5ème alinéa (nouveau) :

«Lorsque des bus scolaires signalés comme tels s'arrêtent et que leurs feux clignotants sont enclenchés (art 23, 3e al., let. a), les conducteurs ne les dépasseront qu'à une allure réduite et en faisant preuve d'une prudence particulière; au besoin, ils s'arrêteront.»

Modification de l'OCR dès le 1er juillet 1989

Les nouvelles modifications de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) datées du 25 janvier 1989 protégeront enfin, de façon claire et nette, le citoyen contre le parcage sauvage des voitures sur les trottoirs.

Le texte exact de l'article 41 est le suivant :



Art. 41, al 1 et 1bis et 3e al.

1. Les cycles peuvent être parkés sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1m50 pour les piétons.

1bis. Le parkage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1m50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.

3. Les bandes longitudinales pour piétons (6.19) marquées sur la chaussée ne peuvent être empruntées par les véhicules que si la circulation des piétons ne s'en trouve pas entravée

Nos autorités estiment actuellement que le parkage sauvage a bien diminué. Suite à quelques pointages que nous avons effectués **nous contredisons ces allégations**. Des zones ou quartiers peu touchés il y a à peine une année, sont maintenant en proie à ce fléau. A la suite de la pose des bacs de fleurs sur les trottoirs de l'avenue de la Gare nous assistons constamment à leur envahissement par des véhicules ! D'autre part, **les signaux "d'interdiction générale de circuler" des zones piétonnes autour de la Cathédrale et à la rue du Midi sont complètement ignorés** malgré un nombre impressionnant d'amendes distribuées. Cette modification de l'OCR nous donne naturellement plein d'espoir afin de voir régresser de manière significative le parkage sauvage. Reste à savoir si la police fera respecter à la lettre ce nouvel article. Comme les amendes ne sont plus dissuasives il faudra bien que nos autorités utilisent d'autres moyens pour faire respecter la loi. Espérons-le sinon les citoyens auront toujours droit au recours juridique.

L'utilisation d'un mobilier urbain adéquat

Il existe différents types de mobilier urbain capables d'améliorer la convivialité de la rue et d'interdire la montée des véhicules sur les trottoirs ou leur stationnement sauvage.



L'utilisation de piquets et de bornes, de bancs, de bacs à fleurs, de réverbères, de barrières, de chaînes, de signaux, de pierres, d'arbres, de fontaines permet d'aménager fort agréablement des espaces jusque là réservés exclusivement aux voitures ou empêche celles-ci de franchir l'espace dévolu au piéton.

Néanmoins l'utilisation de ce mobilier doit se faire avec parcimonie afin de ne pas surcharger la voirie et de laisser suffisamment de place pour que chacun puisse se mouvoir facilement.

Mesures de modération de la circulation

Il est clair que **les mesures propres à modérer le trafic dans son ensemble sont particulièrement efficaces** pour améliorer la sécurité des piétons. Nous ne nous arrêterons pas ici seulement au facteur "sécurité" car il nous semble que l'aménagement urbain doit tenir compte de tous les tenants visant à une amélioration des conditions de vie : plus de convivialité, moins de pollution, moins de bruit, plus d'animation, etc.

Parmi les nombreuses mesures destinées à modérer la circulation relevons pêle-mêle : l'organisation des circulations (mesures de police), la pression sur le stationnement, les restrictions d'accès, les zones piétonnes ou résidentielles, les limitations de vitesse par zone (30km/h), les giratoires, les marquages au sol ou différence de revêtement, les rétrécissements et décalages en plan, les seuils, etc.

Ce vaste chapitre fera l'objet du dossier principal de notre journal "Courrier des Conseillers" No 3.

Création d'espaces verts

Rendre la rue accueillante et favoriser le filtrage des pollutions peut se faire en accentuant de façon significative les plantations d'arbres en ville. **Faut-il encore leur donner la possibilité de se développer normalement par l'apport de terre en suffisance, d'aménagements adéquats et de soins appropriés.** Les fouilles creusées lors de la pose de canalisations d'eau, de gaz et d'électricité, le goudronnage et le bétonnage de notre sol, les épandages de sel, le stationnement des véhicules à proximité des arbres, l'écoulement d'huile et de benzine, l'intoxication du sol par les fuites de gaz, la pollution de l'air, la replantation d'arbres de même essence dans les mêmes emplacements que l'ancienne culture ne font qu'accentuer le dépérissement de la végétation urbaine.

L'effort personnel

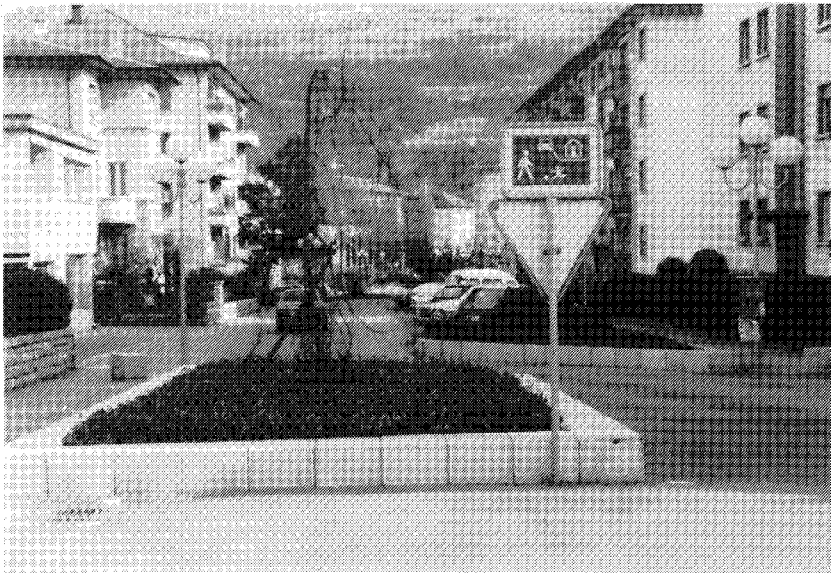
Contrairement à une idée répandue, **notre ville est assez rapidement traversée à pied.** Le plan en annexe A, page 18 mentionne quelques itinéraires reliés au centre-ville (Place du Midi). Les temps moyens sont indiqués en minutes et correspondent à une allure normale. On constate donc qu'**il suffirait parfois d'un peu de volonté pour améliorer sensiblement les problèmes de circulation et de pollution atmosphérique.** La construction de la passerelle entre le quartier du Sex et Vissigen - dont on parle depuis déjà de nombreuses années ! - rapprocherait la périphérie du centre ville. Le gain de temps pourrait se compter en une bonne dizaine de minutes !

La marche n'a jamais fait de mal à personne et elle contribue efficacement à maintenir une bonne forme physique.

Une infrastructure de transports publics efficaces et performants devrait permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer rapidement à travers notre ville.

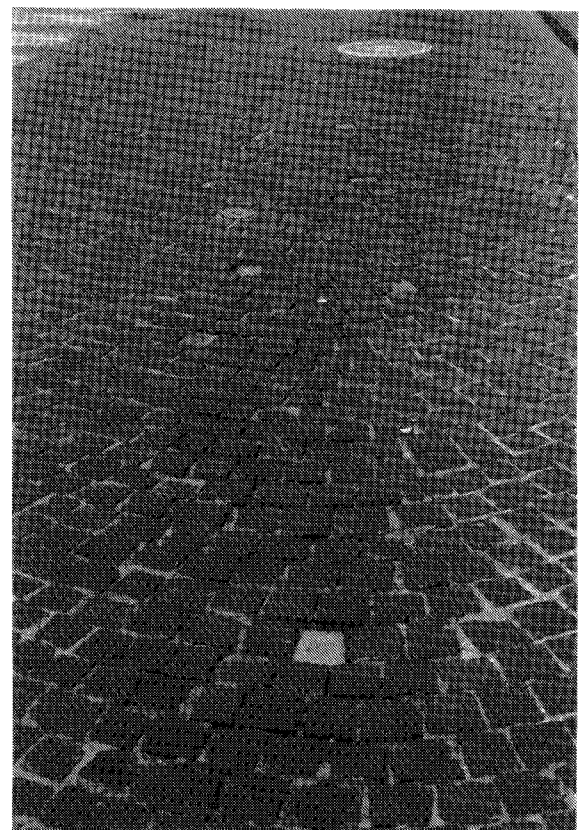
7. DES REALISATIONS EXISTANTES

La récente construction du passage souterrain de la Planta est une réalisation réussie même si les finitions se font longuement attendre ! La remise en valeur de la place du même nom permettra l'organisation de différentes manifestations et animations redonnant vie à cette partie de la cité. D'autre part elle devient un espace public convivial où pourront se dérouler des grandes manifestations de toutes sortes.



L'unique **rue résidentielle** que notre ville possède (rue des Amandiers) n'est pas à proprement parler une réussite. La baisse du trafic de transit a été très en-dessous de ce qu'espéraient nos autorités. Néanmoins les erreurs commises dans le cadre de cette rue pourront probablement servir à nos services compétents lors de la création de nouvelles zones de ce type.

On peut, par contre, regretter que la refection - à grands frais - des rues du Rhône et du Grand-Pont, il y a quelques années, n'ait pas abouti à la fermeture définitive de ces rues au trafic automobile en les intégrant dans la zone piétonne existante. On commence à payer très cher ce manque de décision puisque **l'état du revêtement de la rue du Rhône devient catastrophique !** Les pavés posés sur la surface de roulement n'étant pas prévus pour supporter un tel trafic ! La photo ci-contre démontre une usure nettement prématurée. Les mesures de modération de trafic prévues (seuils) n'amélioreront pas cet état ! Dommage.



8. CONCLUSION

Ce n'est donc qu'en offrant **une alternative attrayante** par la création de plus nombreuses liaisons domicile-centre d'activité, en harmonisant places, rues et cours que l'on arrivera à modifier les habitudes de déplacement.

Les aménagements destinés aux piétons doivent reposer sur **une observation de leur comportement**. Les piétons, à la différence de tous les autres mobiles (cycles, voitures) ne peuvent être strictement canalisés, que ce soit par des dispositions matérielles ou réglementaires. Il ne faut pas définir à priori leurs besoins et les traduire immédiatement en termes d'équipements **il faut d'abord les observer**, qu'il s'agisse de sécurité ou d'agrément.

Dans tout aménagement destiné aux piétons il faut tenir compte :

- 1) des besoins spécifiques d'une certaine catégorie de piétons (mère avec poussette, handicapés en fauteuil roulant);
- 2) de leur comportement naturel;
- 3) de certains facteurs psychologiques.

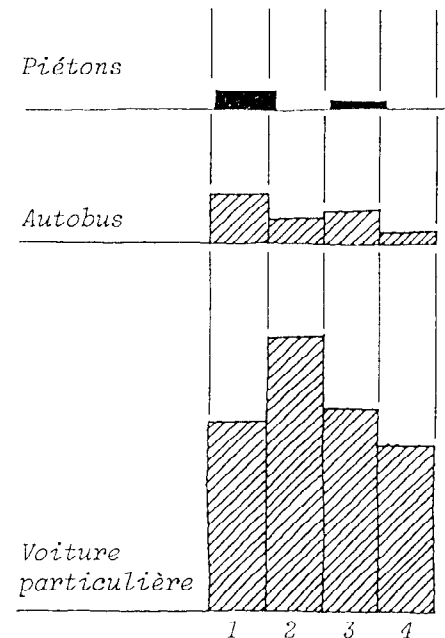
La réalisation d'un réseau piétonnier agréable est donc moins affaire de technique que d'aménagement, elle exige un degré élevé de créativité et d'intuition. La pose de plans de ville actualisés et une meilleure signalisation des cheminements piétonniers (exemple de Bâle, par exemple) devraient être mis en place.

Les charges sur l'environnement et la consommation d'énergie de trois modes de transport sont reproduites dans le dessin ci-contre. On constate tout de suite que **le piéton est un participant très respectueux de notre environnement**. Il n'est donc que justice d'investir dorénavant beaucoup plus massivement en sa faveur.

Il faut aussi tenir compte de l'occupation spatiale très faible du piéton par rapport aux autres usagers de la route. Un argument de plus à invoquer !

Les citoyens devront donc forcer la main des autorités responsables afin qu'un **concept global** puisse voir une fois le jour dans notre ville.

Car comme dans le cas de la circulation automobile (sujet principal de notre journal 1/89 d'avril dernier) il est indispensable **de définir globalement une stratégie de développement du réseau piétonnier urbain et suburbain afin de l'intégrer au mieux avec les autres formes de transport**. Tout cela doit se faire grâce à une étude pluridisciplinaire sur les circulations (piétons, cyclistes, automobilistes, transports publics).

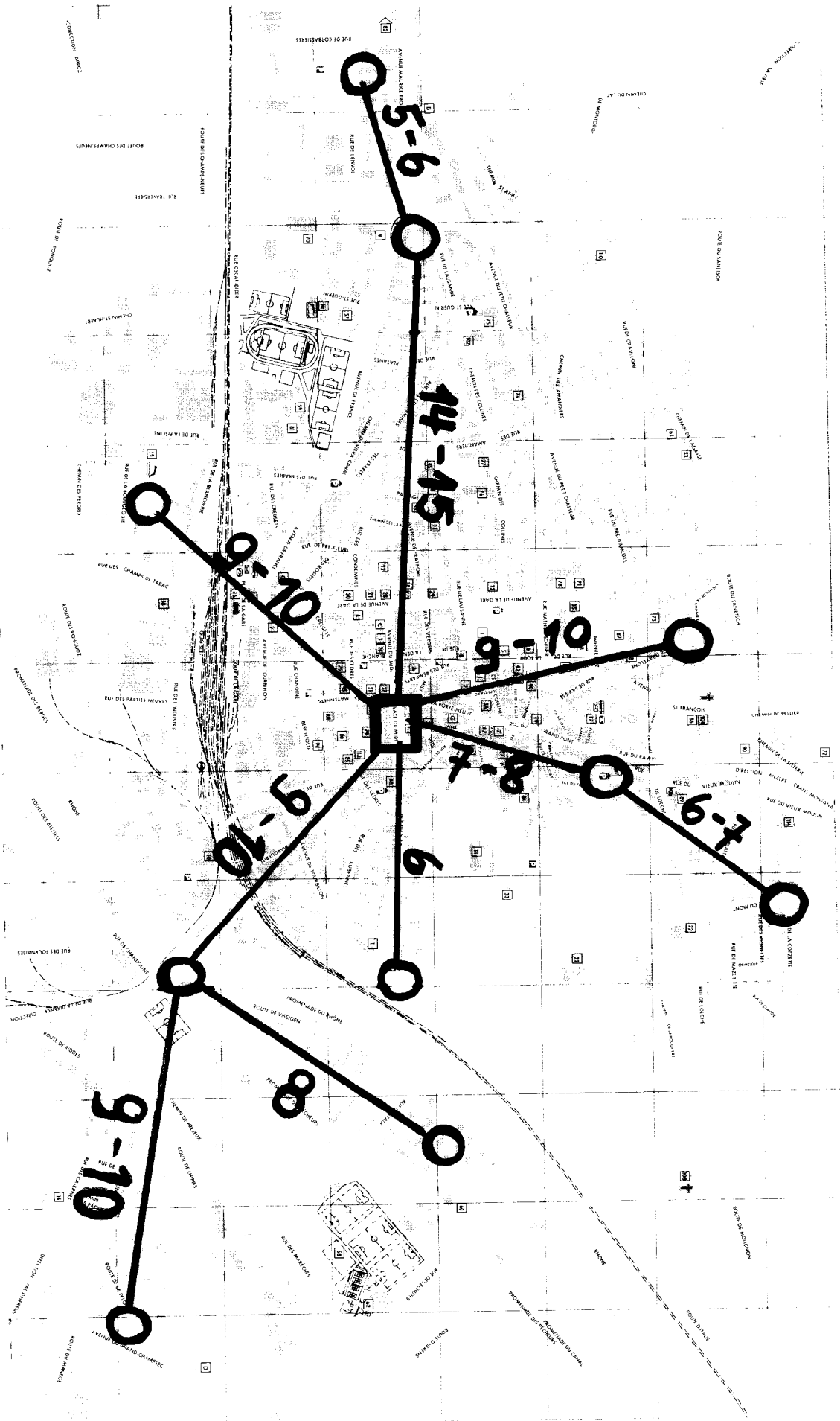


Comparaison des charges pour l'environnement (charge totale) des voitures particulières, des autobus et des piétons (par personne)
Source: Basler + Hofmann, 1973

- 1 = consommation d'énergie
- 2 = pollution atmosphérique
- 3 = occupation spatiale
- 4 = bruit

BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES

- "Accidents de la circulation routière en Suisse", 1987, Office fédéral de la statistique, Berne
- "Chemins pour piétons dans les zones d'habitation, directives pour l'amélioration des installations piétonnières", ALP, Zürich
- "Ecomobile, sortir de l'impasse des transports", Jean-Claude Hennet, AST
- "Insecurité des déplacements sur le chemin de l'école : Fatalité ou mobilisation ?", Association des Parents d'élèves des écoles primaires et enfantines de Versoix
- "La rue aux milles visages", par Marie-Pierre Dupont et Viviane Mermod-Gasser, Editions Mondo
- "Le piéton, le cycliste dans la ville", ADELS, F-Paris
- "Les conditions d'émergence des zones piétonnes", mémoire de licence par Mme Tinetta Maystre, Lausanne
- "Loi fédérale sur la signalisation routière", Berne
- "Loi et ordonnances sur les règles de la circulation routière", Berne
- "Modération du trafic, principes généraux et directives techniques", Travaux Publics du canton de Neuchâtel, Neuchâtel
- "Normes suisse SN 640280 à 640285", Union des professionnels suisses de la route, Zürich
- "Petite introduction à la LCPR", ADP, Zürich
- "Piéton ... ça marche !, documentation, conception et modèles de l'aménagement piéton", AST
- "Priorité aux piétons !", Hans Boesch, chargé de la planification du trafic, Stäfa
- "Prudence ! Priorité aux enfants", numéro spécial du Journal AST no 7/83
- "Réflexions générales sur les problèmes de circulation - Dossier de présentation", Bureau Transportplan, février 1989
- "Rue résidentielle, rue de l'avenir", Editions Pro Juventute
- "Routes, Urbanisme + Paysage", Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Berne
- "Vers un nouvel aménagement de l'espace rue", IREC, Lausanne
- "Ville plus sûre, quartiers sans accidents", CETUR, F-Bagneux



ANNEXE A