Zeitschrift: Energie extra
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie; Energie 2000
Band: - (1999)
Heft: 3

Artikel: Repenser la rue
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-642399

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: 08.08.2025

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

L'énergie dans la cité

Les communes maîtrisent l'énergie

REPENSER LA RUE

Genève
Photos René Besson

MOBILITÉ DANS LES COMMUNES: *L'ÉNERGIE DANS LA CITÉ* CONSEILLE ET FINANCE

Votre commune doit-elle résoudre des problèmes liés à la circulation routière?

L'énergie dans la cité **(LEC) est là pour l'y aider. En effet, l'une de ses vocations consiste à venir en aide aux collectivités désireuses de procurer une meilleure qualité de vie à leurs habitants.**

Elaboration

Tout commence par l'élaboration d'un programme d'action, à laquelle participent tous les acteurs directement concernés (parents, écoles, petits commerçants, handicapés, urbanistes, représentants des autorités, etc.) et du conseiller en mobilité Energie 2000.

Après analyse de la situation existante et des mesures déjà prises, on définit les besoins à satisfaire et les objectifs à atteindre. Cela permet d'élaborer un programme d'action comprenant l'évaluation des coûts. Enfin, on débouche sur une solution consensuelle qui sera présentée au public.

Concrétisation

Une fois le projet accepté par les autorités, on applique, par étapes, des actions peu coûteuses qui servent à ancrer la confiance du public – car il est indispensable que les initiatives communales bénéficient du soutien inconditionnel des administrés.

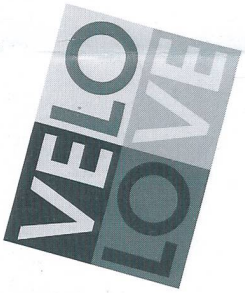
Financement

L'énergie dans la cité, programme d'Energie 2000 pour les communes, alloue sous certaines conditions un montant maximal de **10'000 francs** pour l'élaboration d'un programme. Si la commune veut réaliser des mesures concrètes, le montant sera de **20'000 francs** au maximum.

Les mesures réalisables sont nombreuses et variées. Les exemples suivants d'Hermance et des villes de Genève et Lausanne donnent une bonne idée de cette diversité pour susciter d'autres vocations... Dans ce cas, l'encadré ***Repenser la rue*** (en page 4) marque la voie à suivre.

GENÈVE DÉROULE LE TAPIS ROUGE POUR LA PETITE REINE

La cité de Calvin se distingue par ses dimensions et sa topographie idéales. L'habitant s'y déplace aisément à vélo – que ce soit pour son travail, ses achats ou ses loisirs. D'ailleurs, au vu du prix du stationnement public ou privé, l'achat d'une bécane est vite amorti. Pour ne pas faillir à la tradition qui prévaut depuis plusieurs années, Genève organisait en mai dernier une nouvelle semaine de promotion du vélo.



Les Genevois aiment joindre l'utile à l'agréable en s'offrant une semaine de «vélo passe-partout» placée sous le slogan «VELO LOVE». Cette année, l'idée a été reprise «en tapant plus fort», confie Claude Morel de la voirie de Genève, «c'est-à-dire en essayant de privilégier encore davantage la notion de pratique quotidienne.» L'objectif de cette opération consiste à convaincre les usagers d'adopter la bécane le plus souvent possible. Pour ce faire, on assène quelques arguments élémentaires mais convaincants: le vélo ne pollue pas, il permet de se déplacer presque aussi – voire plus – rapidement qu'en voiture, et surtout on peut le déposer sans problème à proximité immédiate de sa destination en attendant de repartir d'un mollet vaillant.

Tout a été fait pour encourager l'usage du deux-roues à moteur musculaire, jugez-en plutôt:

- Rabais de 10% d'un grand magasin et d'une librairie aux clients qui viennent à vélo.
- Pendant une semaine, parking et vélo gratuits («Park & Bike») pour les pendulaires qui renoncent à leur voiture à l'entrée Est de la ville.
- Stand d'information mobile, croissants et jus d'orange offerts chaque matin aux cyclistes sur le pont de l'Ile.
- Atelier de check up et de réparation minute.
- Carte cyclable (financée partiellement par *L'énergie dans la cité*) présentant les meilleurs itinéraires.

L'énergie dans la cité

Les communes maîtrisent l'énergie

Hermance (GE)
Photos René Besson

Tout cela sans compter diverses manifestations culturelles (cinéma, théâtre, diaporama, etc.) parfaitement ciblées... Il y a de quoi convaincre!

On est en droit de se demander si ces actions influent sur les comportements, car les effets sont difficilement quantifiables. D'après les derniers comptages, Genève enregistre une progression annuelle de 10% des déplacements à vélo, ce qui est considérable. Selon Claude Morel, il ne s'agit pas d'une embellie passagère résultant d'une mode (VTT, fitness, etc.) – quoique ces paramètres jouent également leur rôle – mais surtout des efforts consentis par la ville pour aménager un maximum de pistes cyclables et... pour le faire savoir.

Dans un contexte comme celui de Genève, qui connaît à certaines heures un encombrement difficilement descriptible, la démarche se justifie pleinement. Au vu des résultats, le jeu en vaut la chandelle. Tout ce que l'on peut souhaiter, c'est que d'autres villes en prennent de la graine!

Hermance (GE)
Le paradis retrouvé

La charmante bourgade d'Hermance (GE) se situe sur la rive Sud du Léman, à un jet de pierre de la frontière française. Avec ses 800 habitants, ses ruelles intimes, sa plage, son site de plongée et ses quais de rêve, c'est le paradis. Mais un paradis qui peut rapidement tourner à l'enfer lors des jours ensoleillés que les citadins mettent à profit pour retrouver un peu d'authenticité. Cela ne pouvait pas durer.

Vous l'aurez compris: Hermance est victime de son charme. De son attrait naissent des nuisances qui commencent à rendre cet endroit infréquentable au moindre congé, ce qui ternit l'image du lieu et ne va pas sans déranger les habitants du cru. Comme le dit avec beaucoup de réalisme M. Franco Tufo, spécialiste de l'aménagement: «Le tourisme cherche des qualités d'espaces publics et des paysages qu'il participe à enlaidir par sa seule présence.»

Soucieuses de préserver la qualité de vie de leurs administrés, mais aussi de la partager avec les visiteurs, les autorités d'Hermance ont demandé l'aide de *L'énergie dans la cité* pour résoudre leur problème. Le bureau Citec a donc été chargé d'effectuer une étude circonstanciée en étroite collaboration avec toutes les parties concernées, canton compris. Il en ressort que quelques mesures simples devraient suffire, dans un premier temps, à procurer des conditions, des règles et des aménagements donnant à chacun – habitant et touriste – le cadre de vie qu'il recherche.

Il a fallu commencer par modérer le trafic sur la route cantonale séparant le Bourg-Dessus et le Bourg-Dessous. Cet axe France-Genève voit défiler quotidiennement près de 5'000 véhicules. Pour faire respecter (encore difficilement!) la limitation à 40 km/h, on a procédé à la pose de dispositifs destinés à modérer le trafic – seuils de ralentissement, rétrécissements, etc.

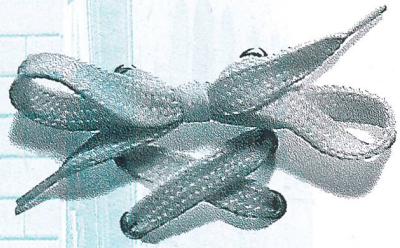
Une fois ce problème réglé, restait à créer un espace convivial dans le Bourg-Dessous dont les résidents se voyaient fréquemment privés de leur place de parc coutumière: les ruelles connaissaient la ronde incessante des automobilistes en quête d'une surface (souvent n'importe laquelle!) pour garer leur véhicule. Le nouveau schéma exclut maintenant la recherche de stationnement «en boucle». Et, plutôt que d'être dissuasif, on a choisi d'être incitatif. Tout a été mis en œuvre pour favoriser la fréquentation du parking existant. Une autre surface, en terre battue, sera bientôt disponible aux abords immédiats du village que l'on pourra rejoindre à pied par un agréable sentier. L'accès pédestre au quai en sera facilité d'autant.

Toute une partie du Bourg-Dessous sera transformée en zone piétonnière. Enfin, deux rues vont passer en zone résidentielle (c'est une nouveauté fédérale à l'essai: on connaissait les rues résidentielles mais pas encore les zones!), c'est-à-dire que la vitesse y sera limitée à 20 km/h et la priorité accordée aux piétons.

Le chantier commence à mi-mai. A l'été, Hermance sera redevenu l'adorable bijou qu'il était il y a vingt ans. Il suffisait d'y mettre un peu de bonne volonté, pas mal d'imagination et un modeste investissement – dont une part a été assurée par *L'énergie dans la cité*.

Lausanne
On va plus vite à pied!

Celle qu'on appelait il y a plusieurs siècles déjà «la ville aux trois collines» ne paraît guère se prêter à la marche. Et pourtant! Même en déambulant tranquillement, on y effectue certains trajets plus rapidement qu'en étant motorisé. C'est ce qu'a voulu démontrer le service de l'urbanisme en menant, en avril dernier, la campagne «Plus vite à pied».



L'énergie dans la cité

Les communes maîtrisent l'énergie

Lausanne
Photos René Besson

«Etes-vous auto-mobile?», telle était la question choc du dépliant qu'ont reçu tous les ménages lausannois. Ce document, fermé par un superbe lacet jaune, ne se contentait pas de présenter un plan de ville avec les trajets minutés: il décrivait aussi les avantages de la marche. Les arguments ont d'ailleurs de quoi convaincre (utilisez-les à votre profit et à celui de vos concitoyens!). D'abord, marcher c'est se dépenser sans dépenser – le mode de locomotion le meilleur marché qui soit. Ensuite, marcher c'est la santé: on augmente sa capacité respiratoire, on entretient ses muscles et ses articulations, on lutte contre la prise de poids, l'hypertension, le diabète et l'ostéoporose. Marcher, c'est aussi aller à la rencontre des autres, nouer des contacts. Enfin, c'est respecter l'environnement: il n'y a pas besoin d'être Prix Nobel de chimie pour savoir que les émissions en monoxyde de *l'homo pedestris* sont égales à zéro.

Pendant un mois, les affiches apposées en ville et sur les camions de la voirie ont encouragé les Lausannois à user un peu leurs semelles. Car, dans cette cité pentue et tortueuse aux parkings souvent engorgés, on peut rejouer chaque jour la fable du lièvre et de la tortue – le lièvre devant néanmoins poireauter aux feux rouges. La carte piétonnière élaborée pour cette campagne (partiellement financée par *L'énergie dans la cité*) indique des durées standards qui, de l'avis de certains, ne sont pas toujours réalistes car elles ne tiennent pas compte des déclivités. «Peu importe», sourit Jean-Luc Kolb, initiateur de cette action, «l'essentiel, c'est que les gens aient réagi. Tout le monde en a parlé, la presse en premier».

Pour lutter contre l'invasion chronique de véhicules à moteur, Lausanne a mis en œuvre tout un arsenal de mesures, dissuasives ou incitatives, depuis plusieurs années. La philosophie de la ville, c'est d'accorder la priorité aux piétons, puis aux transports publics, ensuite aux deux-roues non motorisés puis motorisés, et enfin aux autres véhicules. Depuis peu, des parkings excentrés sont disponibles pour les visiteurs ou les travailleurs pendulaires qui peuvent emprunter aisément les transports publics pour une brève navette. Les feux de circulation sont progressivement remaniés au fil des transformations et des nécessités, de sorte à favoriser la fluidité du trafic mais aussi le confort des piétons. «Mais tout cela ne se fait pas en un jour», précise Jean-Luc Kolb. «N'oublions pas que nos villes avaient, depuis des décennies, été conçues pour la voiture.» Il s'agit dès lors d'inverser la tendance et de regagner de l'espace pour les bipèdes que nous sommes.

Le message semble avoir porté, bien qu'il soit malaisé d'effectuer des statistiques ou des projections. Du fait que la marche sportive et la randonnée sont revenues à la mode, Lausanne a fait le bon choix en tentant de convaincre ses habitants que les chaussures pouvaient aussi servir au quotidien.

Repenser la rue
Vers une nouvelle culture communale de la voie publique

Promotion des déplacements à pied
Voulez-vous améliorer la sécurité sur le chemin de l'école, valoriser certaines zones passantes, flécher des itinéraires, contribuer à la qualité de vie? Ça marche!

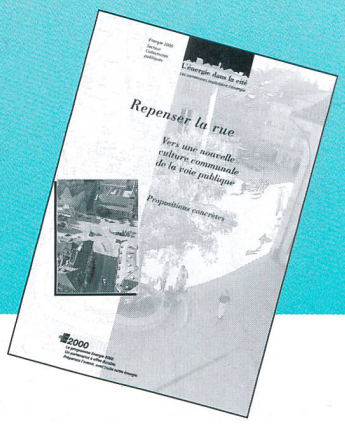
Promotion des déplacements à vélo
Voulez-vous résoudre des problèmes de nuisance acoustique et de sécurité routière, résorber les bouchons, faire plaisir à vos administrés? Ça roule!

Promotion des mesures de modération du trafic
Voulez-vous tout savoir sur les réglementations concernant les zones à 30 ou 40 km/h, les rues piétonnières, le potentiel énergétique du remplacement des feux ou des stops par des giratoires? Ça gaze!

Promotion du stationnement favorable à l'écomobilité.
Voulez-vous tout savoir sur l'emplacement, l'usage et l'exploitation des places de parc des secteurs privé et public, ainsi que sur leur planification idéale? Ça joue!

Quel que soit le domaine dans lequel vous désirez trouver des solutions optimales, profitez de l'expérience, des services et des produits des conseillers de *L'énergie dans la cité*.

N'attendez pas: commandez la brochure gratuite ***Repenser la rue*** (voir page 8).

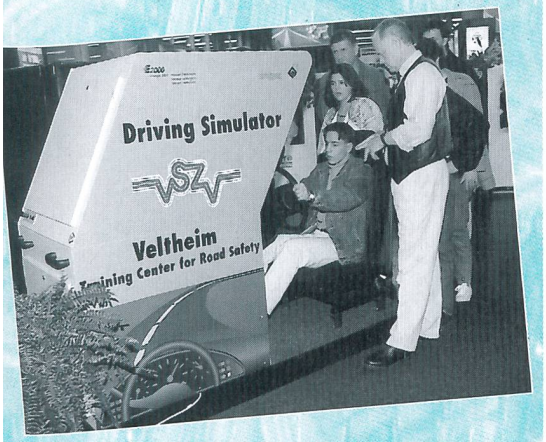


L'énergie dans la cité

Les communes maîtrisent l'énergie

Conduite écologique: Des millions d'économies possibles pour les communes

Photos CSRV, Veltheim



Avec le nouveau millénaire, un nouveau style de conduite s'annonce: «l'écoconduite», qui permet d'économiser du carburant, de l'argent et... ses nerfs. De plus, cette technique contribue à davantage de sécurité dans le trafic routier, ainsi qu'à la diminution de la pollution de l'air. De 1993 à 1997, 96 millions de litres de carburant ont ainsi pu être économisés, ce qui représente une réduction de 210 millions de kilos d'émissions de CO_2.

Une étude comparative menée auprès des nouveaux conducteurs a fait ressortir que leur consommation de carburant a diminué, après huit mois, en moyenne de 12% par rapport aux conducteurs ayant reçu une formation conventionnelle. Cette économie augmente avec la pratique: après 20 mois, la consommation a diminué de 21%.

Conduire en se conformant à la philosophie de l'écoconduite («Eco-Drive»), c'est produire moins de gaz d'échappement (40% d'émanations nocives en moins). En outre, cette technique augmente la sécurité grâce à la fluidité dans le trafic. De plus, on réduit le bruit qui est une des pires nuisances de notre société. Saviez-vous qu'une seule automobile roulant à 4000 tours/minute fait autant de bruit que 32 voitures roulant à 2000 tours/minute? Enfin, l'écoconduite ménage la boîte à vitesses, le moteur et les pneus.

La Poste va économiser annuellement plus de 1'600'000 francs en carburant

L'écoconduite concerne aussi et surtout les chauffeurs professionnels. Sa rentabilité est prouvée par des essais effectués dans des conditions réalistes. Un circuit d'environ 50 km est parcouru deux fois par le conducteur au volant de son véhicule chargé – une fois avec et une fois sans les conseils d'un instructeur. Le chauffeur qui a parcouru le circuit-test d'une manière «sportive» a consommé 28% de carburant en plus et changé deux fois plus les vitesses qu'un conducteur «Eco-Drive» et... n'a pas atteint plus rapidement sa destination.

La Poste va débourser plus de 1'380'000 francs par année pour les cours de conduite écologique des conducteurs de véhicules postaux, mais elle économisera ainsi 1'607'000 francs en carburant! C'est une bonne opération financière, mais aussi un bon nombre de litres de mazout qui ne seront pas brûlés, dont les résidus de combustion ne pollueront pas l'atmosphère ou ne contribueront pas à augmenter l'effet de serre.

Une idée à reprendre par les communes

Voilà une bonne idée, rentable, à reprendre par les communes qui possèdent un important parc de véhicules. Car, comme le dit Daniel Landolf, directeur suppléant de Car postal Suisse, «des conducteurs bien formés provoquent moins d'accidents, d'où une réduction des coûts. Ils contribuent à l'amélioration de l'image des entreprises privées et publiques».

Si la démarche vous intéresse, adressez-vous à l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) à Berne en demandant M. Daniel Wili au 031 370 85 26 ou au Centre de sécurité routière de Veltheim (CSRV, c/o IPC, Sion, 027 322 41 33).

Pour les privés aussi

Les cours «Eco-Drive» sont également accessibles aux privés (Centre de sécurité routière de Veltheim, c/o IPC, Sion, 027 322 41 33). Le Touring Club Suisse (TCS) propose à ses adhérents, mais également aux non-membres, la possibilité de se perfectionner dans ce domaine (TCS Suisse, 022 417 23 93). Actuellement, seule la section fribourgeoise offre ce genre de cours (TCS Fribourg, 026 350 39 02).

Les 4 règles d'or de la conduite écologique

- Rapport le plus élevé possible, bas régime
- Accélérer franchement
- Passer rapidement la vitesse supérieure, rétrograder tardivement
- Conduire en anticipant, éviter des freinages et des changements de vitesse inutiles

Club des Villes

Le prochain séminaire du *Club des Villes* est fixé au 11 juin à Yverdon-les-Bains, Buffet de la Gare, 14h. Au programme: échanges d'expériences entre décideurs et acteurs de l'économie d'énergie dans les communes. Passionnant!

Votre commune est-elle inscrite?

L'énergie dans la cité
c/o Bio-Eco Conseils
1304 Cossonay-Ville
Tél. (021) 861 00 96/97