

ESPACES PUBLICS : RUES DE VILLAGES

**Qualité de vie et réseaux routiers :
conseils pour des projets intégrés**

Service de l'aménagement du territoire

Service des routes

Lausanne, Etat de Vaud, décembre 1999

DE L'ACTE TECHNIQUE AU PROJET POLITIQUE

Pendant longtemps, la gestion des traversées de villages s'est résumée à des actes purement techniques : goudronner le chemin en terre lors de l'essor de l'automobile, entretenir ensuite ce revêtement, poser la signalisation, puis construire éventuellement un trottoir lorsque la circulation s'est accrue, pour autant que l'espace disponible le permette. On veillait alors au respect de normes garantissant la bonne circulation des voitures et des camions sur la route, et cas échéant celle des piétons sur le trottoir.

Ce faisant, on a progressivement transformé un espace public, une rue, un chemin où chacun trouvait sa place, en route dévolue principalement aux voitures et accessoirement aux autres usagers. L'administration cantonale a largement participé à cette évolution, qui correspondait à l'air du temps.

Se pose aujourd'hui la question de la **qualité de vie des riverains** : le bruit provoqué par le trafic est source de désagrément, la sécurité des piétons n'est plus assurée et l'espace dévolu aux activités sociales s'est rétréci au point que la rue, dans bon nombre de villages, ne remplit plus son rôle de lieu convivial de rencontre.

La tentation est grande, face à cette situation, de réagir par de nouveaux actes techniques : placer un passage pour piétons ici, un ralentisseur ailleurs, un feu clignotant près du collège, et le tour est joué. Pour efficaces qu'elles puissent être, ces mesures ont pourtant le défaut de n'apporter que des solutions ponctuelles à un problème plus général : celui de l'appropriation progressive de l'espace public par la circulation, au détriment de ses autres usages.

Autre tendance : construire une route de contournement. Si un tel projet peut être judicieux dans des situations bien particulières où le trafic est très dense, il ne répond le plus souvent qu'imparfaitement aux besoins des villages : le trafic local continue d'emprunter les rues et la sécurité reste précaire en l'absence d'aménagements. De plus, une route de contournement est extrêmement coûteuse; elle utilise des terres cultivables ou des espaces naturels ; elle risque de déplacer les

nuisances dans des quartiers périphériques ou de compromettre le développement de la localité.

Le Département des infrastructures a l'ambition de proposer une autre approche, plus globale et plus intégrée. En d'autres termes, de **substituer le projet politique à l'acte technique**.

Un village, c'est avant tout des habitants, des enfants, des personnes âgées, qui ont chacun leurs besoins, leurs habitudes. La rue, la place, sont par excellence lieux d'échange, de rencontre, de convivialité, qu'il s'agit de réhabiliter. La seule intervention technique sur la route ne peut aboutir à ce résultat. C'est en réunissant ingénieurs et architectes, urbanistes et population, autorités communales et cantonales, que ce projet peut prendre forme, que le village peut retrouver son charme et sa vie d'antan mis au goût du jour.

Travailler ensemble, c'est ce que propose cette brochure "Espaces publics" consacrée aux rues de villages. Nous y décrivons, souvent par l'exemple, une approche possible et des instruments à disposition. Pas de recette miracle pourtant : le canton, dans ce domaine, joue avant tout un rôle d'incitateur et de conseil. Le projet politique, lui, appartient pour une large part aux autorités communales.

Philippe Biéler, Conseiller d'Etat

Chef du Département des infrastructures

Préface	DE L'ACTE TECHNIQUE AU PROJET POLITIQUE	3
Introduction	DES PROJETS INTÉGRÉS	6
Première partie	LA CONDUITE D'UN PROJET	8
	Les acteurs	8
	Les étapes du projet	10
Deuxième partie	CINQ POINTS-CLÉS DU PROJET	15
	1 Une vision d'ensemble	15
	2 L'architecture des rues	17
	3 Tous les usages	18
	4 Attention, village!	19
	5 Lisibilité et sens	20
Troisième partie	LES COMPOSANTS DU PROJET	22
	Le profil en travers	22
	Le tracé et le profil en long	25
	Les entrées de villages	26
	Les carrefours	27
	L'arborisation	27
	L'éclairage	28
	Matériaux et mobilier	28
	Les mesures de signalisation	29
	Contraintes spéciales	29
Conclusion	MISE EN OEUVRE DU PROJET	31
Annexes	Bibliographie de référence	32
	Espaces publics : une synthèse résumée	33
	Classifications du réseau routier	34
	Sources et crédits des illustrations	36

DES PROJETS INTÉGRÉS



Des rues où le sentiment d'insécurité a considérablement augmenté avec le trafic automobile

Après des décennies dominées par la circulation routière, les espaces publics des localités entrent dans une période d'aménagements plus conviviaux, respectant certes les contraintes des trafics, mais intégrant également et avec la même attention les points de vue des riverains et des autres utilisateurs des voiries.

Il est bien des raisons de chercher à **mieux vivre avec le trafic routier**. Le bruit, la qualité de l'air, la sécurité des piétons et des deux-roues, l'effet de coupure de voies importantes dans les localités, d'autres usages des voies (marchés, jeux, fêtes, événements...), l'agrément des rues et des places des localités sont autant de motivations à réaménager les espaces publics.¹

La Charte des espaces publics

A partir surtout des années huitante, les autorités ont reçu des demandes toujours plus nombreuses et pressantes pour renforcer la sécurité des rues, abaisser la vitesse du trafic et mieux intégrer l'automobile dans la vie des localités.

Pour adapter les objectifs et les méthodes d'aménagement des voiries en conséquence, l'Etat a élaboré et s'est engagé à appliquer la **Charte des espaces publics**, adressée à toutes les communes vaudoises au printemps 1996. Cette *Charte* pose les bases d'une gestion intégrée des espaces publics des localités: «son but est pragmatique et opérationnel : l'usage des voiries doit être mieux partagé, il s'agit de régler les conditions de ce partage. Son moyen est un changement de méthode de travail : à l'application uniforme de normes routières doit succéder l'élaboration de projets locaux, permettant de retrouver une qualité globale des espaces publics».²



Mars 1996 : l'Etat s'est engagé sur une Charte des espaces publics

¹ Voir l'annexe «Espaces publics: une synthèse résumée», p. 33.

² *Charte des espaces publics*, Etat de Vaud, DTPAT/SAT-SRA, mars 1996, p. 12.

En 1997, la sous-commission «espaces publics, projets routiers et urbanisme (SCEP)» a été créée pour faciliter la mise en application. Elle rassemble plusieurs services de l'Etat qui examinent les projets de réaménagement d'espaces publics:

- > le Service des routes (Département des infrastructures DINF)
- > le Service de l'aménagement du territoire (DINF)
- > le Service de l'environnement et de l'énergie (Département de la sécurité et de l'environnement DSE)
- > la Gendarmerie vaudoise (DSE).

Elle comprend également plusieurs experts professionnels indépendants.

Une brochure-conseils sur les rues de villages

La grande majorité des projets reçus par la sous-commission «espaces publics...» émane de villages et de petites localités. Cette brochure-conseils a été élaborée à leur intention - même si son contenu peut aussi intéresser des localités plus importantes. De fait, presque tous les villages vaudois sont traversés par des routes principales devenues, avec la croissance du trafic routier, des voies dangereuses et ressenties comme des coupures. Or ces communes sont souvent moins équipées pour maîtriser les solutions à apporter à ces problèmes relativement neufs, qui évoluent rapidement avec les expériences concrètes.

En publiant cette brochure-conseils, l'Etat veut partager avec les communes l'expérience acquise dans l'examen des dossiers et la réalisation des projets.

S'agissant d'un domaine fertile en innovations où chaque projet appelle des solutions spécifiques, cette brochure ne se présente pas comme un catalogue de solutions toutes faites qu'il suffirait d'appliquer. Le but n'est pas que toutes les rues de villages se ressemblent, bien au contraire : les réaménagements doivent permettre à chaque village de se doter d'espaces publics adaptés à ses besoins et à ses caractères propres et renforçant ce qui en fait une localité unique, comparable à aucune autre.

Pour y contribuer, cette brochure est guidée par **quatre objectifs prioritaires**:

- > promouvoir les projets d'espaces publics intégrés
- > proposer des éléments d'aide à la décision
- > agir efficacement dans la conduite des projets
- > réaliser des économies en évitant les dépenses inutiles.

LA CONDUITE D'UN PROJET

Il est assurément plus complexe d'élaborer un projet par village que d'appliquer partout les mêmes normes, comme l'étaient les normes routières d'antan. Et pourtant, il n'y a pas d'alternative: c'est seulement en prenant en compte les particularités de chaque village qu'il est possible de concilier au mieux les impératifs de la circulation et les intérêts des riverains.

Les acteurs

Par définition, les rues appartiennent à tout le monde: c'est à la fois un lieu de la vie quotidienne, un témoin historique et culturel et un emblème de la collectivité, une «carte de visite» du village.

Le réaménagement d'un espace public, visible et utilisé par tous, est un moment significatif dans la vie d'un village. Son projet appelle une ferme volonté de la part d'autorités communales solidaires et motivées et une concertation approfondie avec la population.

Une volonté politique

Les municipalités de nombreux villages reçoivent régulièrement des demandes d'habitants déplorant le manque de sécurité d'une rue et réclamant des mesures de ralentissement du trafic. Ces demandes doivent être situées dans leur contexte: elles correspondent au dernier stade d'une lente transformation de la rue en route, où le trafic automobile a fini par prendre le dessus sur toutes les autres fonctions.

Les réponses doivent être à la hauteur des demandes. Il ne suffit pas de ralentir le trafic par des solutions «purement techniques», qui sont des palliatifs rarement satisfaisants. Mais il faut **rendre les rues aux populations**: les réaménage-

ments d'espaces publics sont des projets politiques touchant en profondeur aux conditions de vie des villages.

Un groupe mandaté

Hier, les rues dépendaient en premier lieu d'ingénieurs mandatés pour régler la question du trafic, admise comme prioritaire. Les autres aspects de l'aménagement de rue (éclairage, sols, trottoirs, etc.) étaient réglés dans les marges de jeu laissées libres par les contraintes de la circulation.

Aujourd'hui, il n'y a plus de hiérarchie entre le trafic et «le reste»: le projet de réaménagement de rue vise à concilier au mieux tous les intérêts en présence. C'est pourquoi il émane d'un **groupe mandaté** comprenant au moins un architecte-urbaniste et un ingénieur en transports, mais aussi tout spécialiste nécessaire (paysagiste, acousticien, éclairagiste, etc.). De fait, il faut souvent plusieurs compétences pour repérer les besoins, les contraintes, les ressources disponibles et parvenir à un projet aussi intégré que possible.

Dans le mandat de départ, les autorités communales fixent les rôles et les responsabilités du groupe mandaté. Pour des projets d'une certaine importance ou qui paraîtraient particulièrement délicats, les services cantonaux - en particulier la sous-commission «espaces publics, projets routiers et urbanisme (SCEP)»- sont à disposition pour apporter leur conseil.

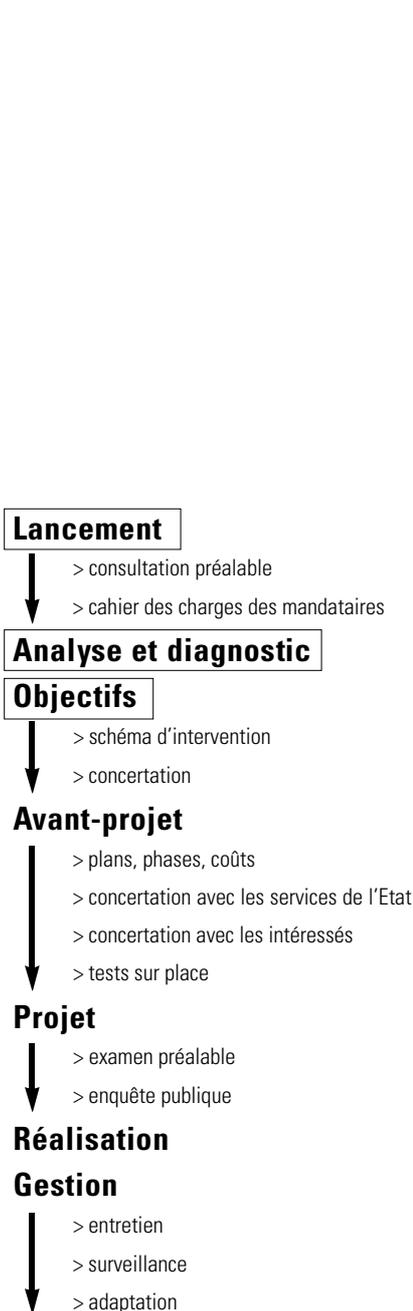
Une démarche pragmatique

Il est bon, d'entrée de jeu, de délimiter l'envergure des efforts que la commune entend engager dans le projet de réaménagement d'un espace public - une rue de village joue certes un rôle important dans la vie communale, mais elle est rarement la seule priorité dont les autorités aient à s'occuper.

Le temps affecté aux études doit être cadré dès le départ. Un diagnostic et des objectifs précis, des tests de faisabilité et des premières évaluations de coûts permettent d'avancer prudemment, avant de peaufiner un projet dans le détail. En fin d'étude, avant les réalisations définitives, il est bon de tester le projet par des installations provisoires et de récolter les avis des utilisateurs.

Prendre le temps de la concertation

Etant donné qu'il conditionne la vie publique d'un village, un réaménagement de rue réclame un effort particulier de concertation. Des séances d'information sont



nécessaires pour avertir les groupes d'intérêts et les acteurs concernés. Une consultation préalable, par exemple par questionnaire, est souvent un bon moyen de recenser les besoins et d'intéresser la population. Enfin, il peut être opportun d'associer un ou plusieurs habitants à l'élaboration du projet en créant un groupe de travail et de suivi.

Les étapes du projet

Chaque projet de réaménagement de rue de village est particulier. Loin d'ériger en règle un modèle de processus, cette brochure encourage à définir, pour chaque cas, une démarche adaptée aux besoins de la situation. En particulier, des démarches légères s'imposent pour les projets de faible importance. Les principes d'action proposés ci-dessous s'appliquent à un projet d'une certaine envergure (par exemple le réaménagement de l'ensemble d'une traversée de village).

Lancement

Un projet de réaménagement de rue intéresse de nombreuses personnes et comporte des aspects techniques dans plusieurs domaines. Son lancement suppose deux démarches à entreprendre par les autorités communales:

> une **consultation préalable** des habitants, groupements et associations concernés, afin d'engager la concertation et de recueillir, d'entrée de jeu, les vœux des intéressés

> l'établissement d'un **cahier des charges** définissant et délimitant la mission des futurs mandataires:

- les demandes des villageois à prendre en compte (par exemple la sécurité des piétons, les enfants sur le chemin de l'école, l'image du village, etc.)
- les prestations attendues des mandataires
- l'organisation de la démarche et les délais
- le budget à disposition.

Analyse et diagnostic

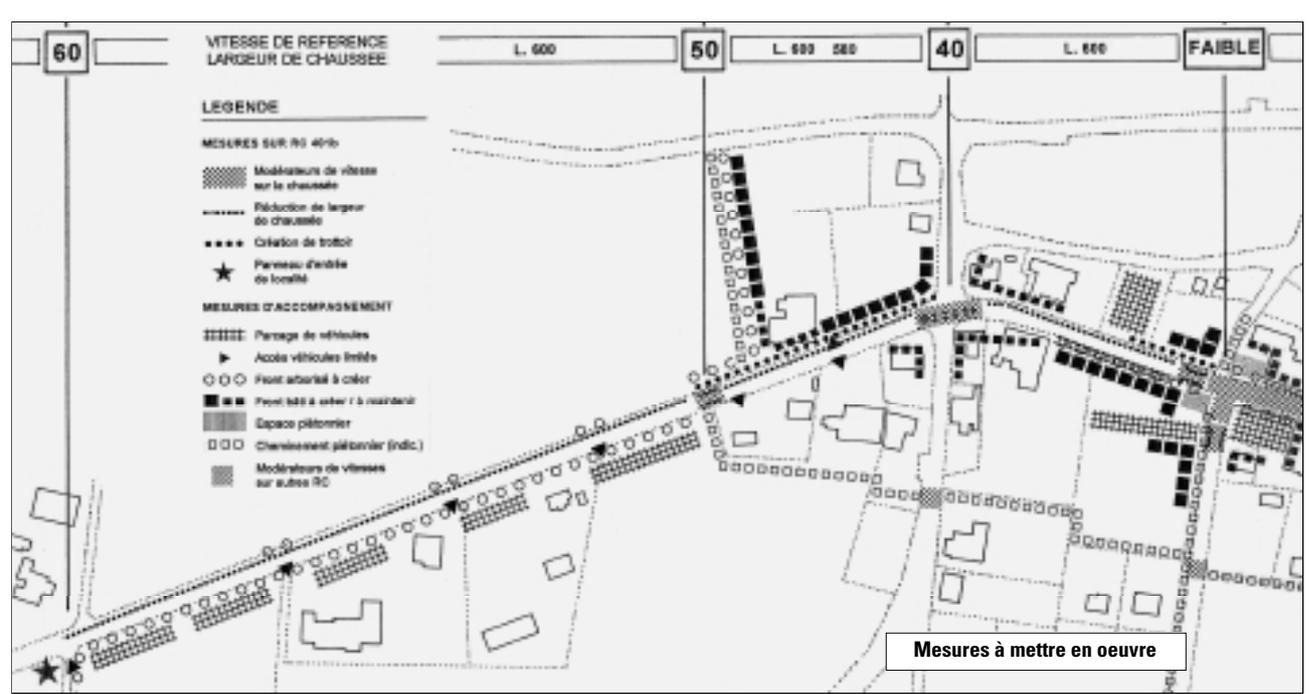
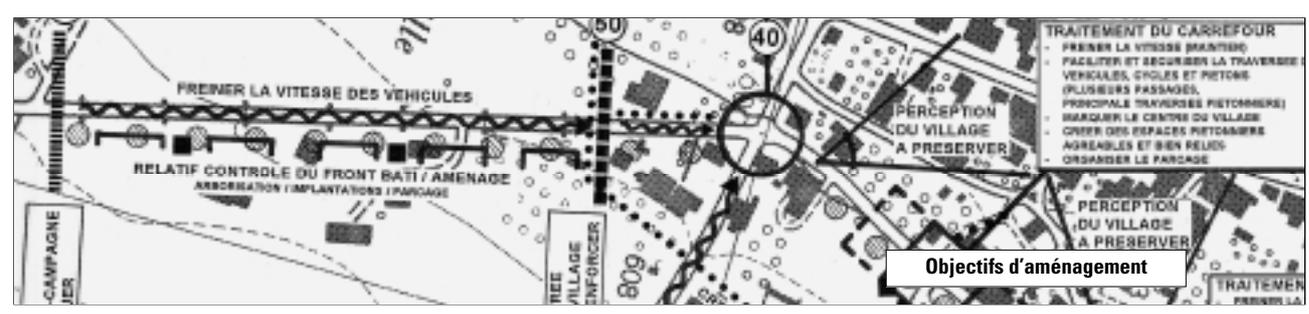
Sur la base du cahier des charges établi par la commune, les mandataires sont désignés et conduisent l'étude du projet jusqu'à sa réalisation. L'étude commence par **une analyse et un diagnostic** identifiant les problèmes de manière complète et objective, en rassemblant notamment:

> **les documents de planification existants**, où s'inscrit le projet de rue: selon les cas, plan directeur communal, plan général d'affectation, plan de circulations, cadastres et études de bruit, etc.

> **les données** à intégrer dans le projet de réaménagement: réseau routier, sécurité des piétons, déplacements observés, caractère de la rue, façades des constructions, arbres existants, éclairage, etc.

Objectifs, principes, mesures

Avec le diagnostic, la deuxième base indispensable d'un projet négocié consiste à dire ce que l'on veut. Inutile d'entrer dans le détail des solutions techniques tant que l'on ne s'est pas mis d'accord, d'abord, sur les objectifs à poursuivre. Le groupe mandaté établit, en dialogue avec les intéressés, un **schéma d'intervention** ou un **plan directeur des espaces publics** précisant:



Exemple de schéma d'intervention

Lancement

- ↓ > consultation préalable
- ↓ > cahier des charges des mandataires

Analyse et diagnostic

Objectifs

- ↓ > schéma d'intervention
- ↓ > concertation

Avant-projet

- ↓ > plans, phases, coûts
- ↓ > concertation avec les services de l'État
- ↓ > concertation avec les intéressés
- ↓ > tests sur place

Projet

- ↓ > examen préalable
- ↓ > enquête publique

Réalisation

Gestion

- ↓ > entretien
- ↓ > surveillance
- ↓ > adaptation

> **les objectifs prioritaires** du projet¹

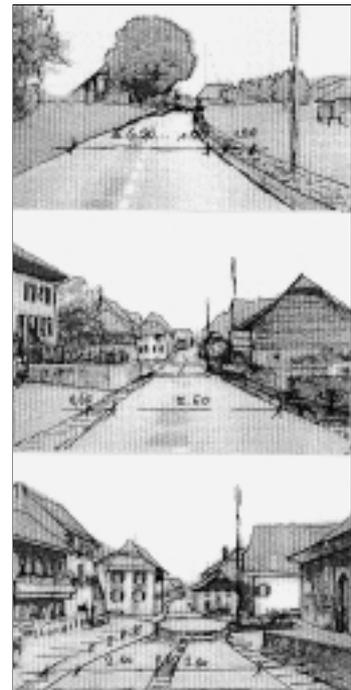
> **les principes d'aménagement**

> **les mesures à mettre en oeuvre.**

Comme le diagnostic, ce schéma d'aménagement peut utilement faire l'objet d'une concertation approfondie, de façon à éviter des malentendus et des déceptions ultérieures sur les objectifs mêmes du projet.

Avant-projet

Prenant en compte les objectifs illustrés par le schéma d'intervention (ou le plan directeur des espaces publics), l'avant-projet est mis au point. Il comporte plusieurs types d'informations:



Avant-projet: exemple de plan et de perspectives d'une rue de village

¹ Sans prétendre épuiser la liste des objectifs prioritaires pouvant s'attacher à un réaménagement d'espace public, donnons quelques exemples:

- > objectifs socio-culturels: lieu de sociabilité, valeurs et identité du lieu
- > objectifs économiques: élément de revalorisation économique, image de marque, attractivité
- > urbanisme: rôle structurant, élément ordonnateur entre les quartiers
- > déplacements: transports individuels (modérer la vitesse, trafic fluide, stationnement, etc.), transports collectifs (arrêts, confort pour les usagers, optimiser la vitesse commerciale), piétons (traversées, sécurité, éviter les détours, confort, attractivité), deux-roues, stationnement, etc.
- > protection de l'environnement: réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

- > des plans, profils, perspectives, photo-montages ou tout autre moyen d'expression utile pour définir le réaménagement à réaliser
- > un découpage des travaux à réaliser en plusieurs phases successives, par ordre de priorité
- > une première évaluation des coûts de réalisation et d'entretien ultérieurs.

Comme son nom l'indique, cet avant-projet est encore provisoire. Il permet d'engager la **concertation avec les services de l'Etat**: le voyer d'arrondissement du Service des routes, le conseiller en planification du Service de l'aménagement du territoire et, selon les cas, les autres services pouvant être concernés (monuments historiques, eaux, environnement...). Pour les projets d'envergure, une information et des conseils peuvent être obtenus auprès de la sous-commission «espaces publics, projets routiers et urbanisme (SCEP)»

Cet avant-projet encore modifiable permet de continuer une véritable **concertation avec les intéressés** (groupes, associations, habitants). Si la lecture des plans pose des problèmes, un bon moyen de tester les propositions de l'avant-projet et de récolter les réactions des riverains est de réaliser des aménagements provisoires sur place: l'expérience dans l'espace réel est souvent la façon la plus convaincante d'établir le bien-fondé du réaménagement.

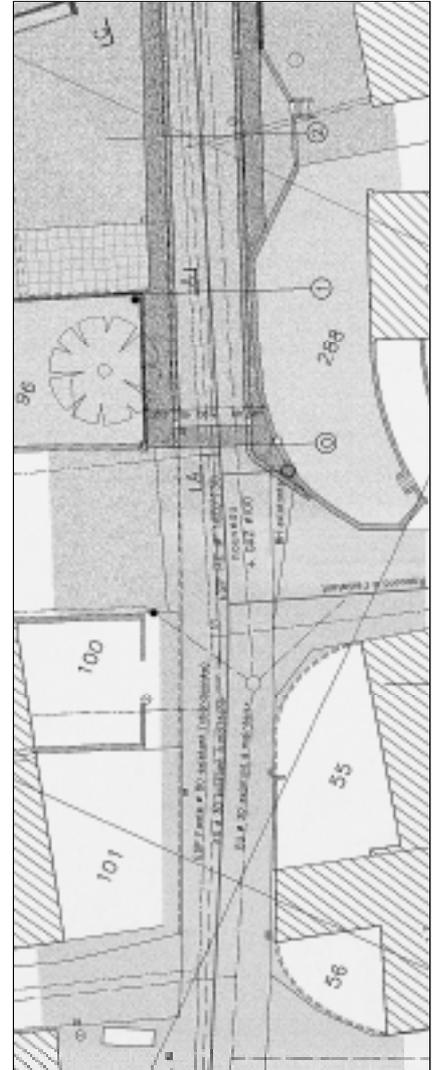
Projet

Au terme de l'avant-projet, qui a démontré la faisabilité des aménagements, le projet développe et affine les mesures, précise l'enveloppe financière, les phases de réalisation et les coûts d'entretien ultérieurs.

Il est soumis pour **examen préalable** au Service des routes¹, qui sollicite si nécessaire les autres services cantonaux concernés. Enfin, le projet, éventuellement complété et modifié en fonction des résultats de l'examen préalable, est soumis à une **enquête publique** au niveau communal.

Réalisation

Les travaux se réalisent selon les étapes prévues. En collaboration avec la commune, la surveillance du chantier est assurée par le groupe mandaté, comprenant au minimum un ingénieur en transports et un architecte-urbaniste.



Le projet: une définition précise du réaménagement (extrait)

¹ Conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la *Loi sur les routes* du 10 décembre 1991 (LR).

Lancement

- ↓ > consultation préalable
- > cahier des charges des mandataires

Analyse et diagnostic**Objectifs**

- ↓ > schéma d'intervention
- > concertation

Avant-projet

- ↓ > plans, phases, coûts
- > concertation avec les services de l'État
- > concertation avec les intéressés
- > tests sur place

Projet

- ↓ > examen préalable
- > enquête publique

Réalisation**Gestion**

- ↓ > entretien
- > surveillance
- > adaptation

Gestion

Les conditions de gestion du réaménagement doivent être fixées dès le départ, de sorte que les frais correspondants soient prévus en temps utile. Il pourra s'agir de couvrir, selon les cas:

- > les frais de travaux d'entretien liés à l'usure des matériaux
- > le maintien d'une surveillance sur certains points de l'aménagement (notamment les charges de trafic et les vitesses).

Il convient d'être conscient que des adaptations pourront ultérieurement être rendues nécessaires par l'évolution des usages (par exemple un nouvel arrêt de bus, une nouvelle place de jeux pour enfants, etc.).

CINQ POINTS-CLES DU PROJET

A la fois routier, paysager, social, patrimonial, architectural, un projet de réaménagement de rue de village est au point de rencontre entre plusieurs disciplines. L'expérience acquise permet de dégager cinq règles générales à conseiller dans tous les cas.

Les cinq points-clés d'un projet d'espace public sont:

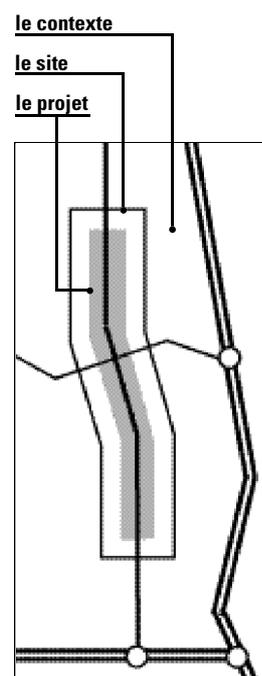
- 1 partir d'une vision d'ensemble**
- 2 utiliser l'architecture des rues**
- 3 prendre en compte tous les usages**
- 4 éveiller l'attention de l'automobiliste**
- 5 renforcer la lisibilité et le sens.**

1 Une vision d'ensemble

La modération du trafic n'est qu'un aspect d'un projet de réaménagement de rue. Ainsi la simple pose d'un ralentisseur à l'entrée d'un village suffit rarement à résoudre les problèmes des riverains. Ce type de projet réclame une vision d'ensemble.

Il est conseillé d'étudier le projet au niveau de trois périmètres de référence: le contexte, le site et l'espace public à réaménager.

> **Le contexte** est le périmètre plus étendu. Il permet de comprendre la façon dont la rue qu'on souhaite réaménager s'inscrit dans divers réseaux de circulation (routier, cyclable, piéton, agricole, etc.) et, plus généralement, dans la vie quotidienne et dans le développement du village.

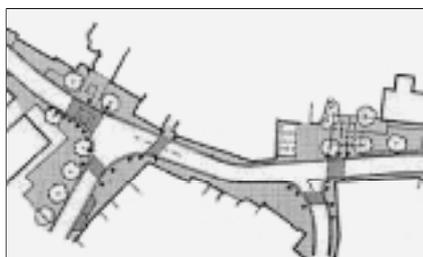




Le contexte: les réseaux du village



Le site: la ou les rues concernées et les îlots riverains



L'espace public à réaménager: le vide de façade à façade et ses abords immédiats

- Des données sur le trafic actuel sont nécessaires non seulement sur la ou les rues concernées, mais au niveau du village: nombre de véhicules par jour, nature du trafic, heures de pointe, grands générateurs de trafic, contraintes correspondantes, etc.
- Les données de la planification communale et régionale (plan directeur communal, plan directeur des circulations, itinéraire touristique, plan de quartier, par exemple) indiquent dans quelle direction les autorités entendent faire évoluer ces réseaux.

> **Le site** est le périmètre intermédiaire où maîtriser l'entourage de la rue à réaménager. C'est ce niveau qu'il faut prendre en compte pour aborder l'architecture, la végétation et le paysage du village.

L'étude pourra par exemple porter sur:

- la manière dont s'effectuent les raccords ou les retours avec les voies latérales, les accès, les cours privées, des itinéraires privilégiés, etc.
- le rôle et la fonction des différents carrefours (seuil, centre, porte d'entrée, etc.)
- les relations entre la rue principale et le noyau historique du village
- les vues frontales ou obliques sur l'église, la salle communale, la place de sport, etc.

> **L'espace public à réaménager** est le périmètre du projet proprement dit, développé sur la base du «schéma d'intervention» (ou «plan directeur des espaces publics»¹). C'est l'espace «donné à voir à tout le monde» de façade à façade, domaine public et espaces privés compris.

Cet espace se caractérise par:

- ses différentes qualités de sols (aspects, profils, matériaux)
- les constructions qui le délimitent (maison privée ou bâtiment public, façade sur rue ou en retrait, murs, cours, clôtures, etc.)
- les objets qui l'occupent (arbres, buissons, bornes, bancs, candélabres, statues, panneaux de circulation, traversées piétonnes, etc.)
- ses fonctions quotidiennes (trajets, par exemple), périodiques (marché, par exemple) ou exceptionnelles (fête annuelle, par exemple).

¹ Voir «Objectifs, principes, mesures» pp. 11 et 12 de la présente brochure.

2 L'architecture des rues

Dans la plupart des cas, le caractère des rues de villages provient de qualités d'aménagement ne découlant pas d'un urbanisme tracé à la règle et au compas, où tout serait aligné ou parallèle. Reprenant le tracé d'un ancien chemin, la rue principale est souvent bordée de constructions implantées irrégulièrement. La place, les murs de clôture et de soutènement, la fontaine, le banc, les sols pavés... sont à la fois un patrimoine digne d'être préservé et mis en valeur, et un espace quotidien intégré à la vie des habitants.

Hier, ces éléments ont pu être maltraités ou ignorés par les exigences de la circulation, qui apparaissaient comme des priorités absolues. Aujourd'hui, ils peuvent être réhabilités, non seulement parce qu'ils ont une valeur d'usage et d'image, mais aussi parce qu'ils permettent d'exercer une action efficace sur la circulation.

> Des modérateurs tout trouvés

L'espace entre façades et chaussée est riche en éléments qui déterminent l'animation et le caractère des rues de villages : murs de clôture et de soutènement, jardins, arbres, haies sont des éléments structurants, intermédiaires entre espaces publics et privés, et bien souvent des traces historiques significatives.

Hier rabotées pour laisser passer le trafic, ces irrégularités se présentent aujourd'hui, au contraire, comme d'excellents moyens de modérer le trafic: mini-obstacles et rétrécissements ponctuels adressent aux automobilistes des signaux simples et clairs, les avertissant qu'ils doivent réduire leur vitesse et prêter attention à la localité traversée.

> N'en faisons pas trop

Il est arrivé que, par souci de visibilité, certains projets multiplient les composants à fort impact comme des panneaux de signalisation routière, des bandes peintes sur la chaussée, des types et des couleurs de pavés. Or la multiplication de tels composants n'est pas toujours efficace.

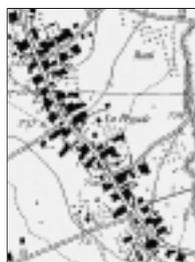
En outre, il s'agit d'objets au caractère plutôt urbain, qui conviennent rarement à l'architecture des rues de villages. On préfère éviter les interventions surabondantes, qui perturbent l'aspect relativement sobre des villages sans garantie d'efficacité, au profit d'interventions plus simples, réutilisant les composants traditionnels des rues du village.



Respect du caractère du village et reprise de ses composants traditionnels: c'est souvent le meilleur moyen d'intégrer les données de la circulation (Perroy)



Eviter d'introduire dans les villages des composants de type urbain adaptés aux fortes densités de trafic



Burtigny



Grancy

> Chaque village est différent

On a coutume de regrouper les villages vaudois en quatre types ¹:

- le village-rue construit le long d'une rue principale, éventuellement redoublée par une rue secondaire parallèle (Burtigny, Gland, Apples)
- le village à structure rayonnante autour d'un point (Grancy), sur un anneau ou un triangle (Bettens, Poliez-Pittet)
- le village de formation médiévale où existe un noyau ancien compact (Grandcour, Dommartin, Villarzel)
- le village «aggloméré» groupé sans règles particulières.

Mais à vrai dire, aucun village n'est pareil à un autre. Le projet de réaménagement de rue permet de renforcer et de mettre en valeur ce caractère original d'un espace public qui forme, pour une part, la «carte de visite» du village.

Un moyen de cerner cette originalité est souvent de prendre en compte le développement historique du village et de ses voies de circulation ² - c'est-à-dire de renouer avec l'époque d'avant les bouleversements, souvent profonds, entraînés par le développement de la circulation automobile.

3 Tous les usages



Tous les usages ont leur raison d'être et méritent d'être pris en compte

Par définition, l'espace public est à tout le monde. Il sert à de nombreux usages, plus ou moins quotidiens ou exceptionnels, plus ou moins intenses aux différentes heures de la journée et périodes de l'année. Le but du projet de réaménagement est d'intégrer le mieux possible tous ces usages.

> Les usagers

Un projet réussi est celui qui satisfait aussi bien les différentes catégories de piétons (enfants, écoliers, handicapés, mères avec poussettes, personnes âgées,

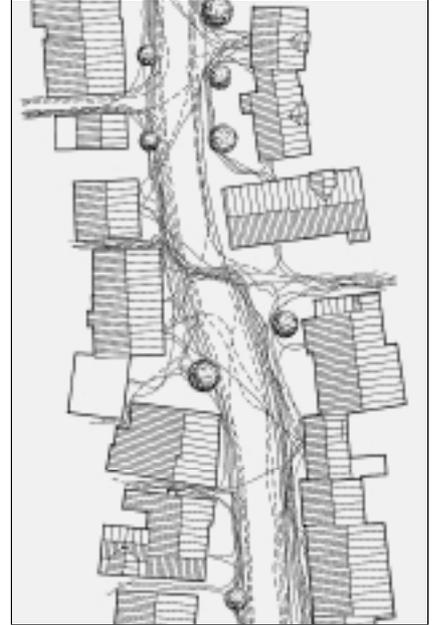
¹ D. Glauser, en collaboration avec J.-D. Rickli, *Les maisons rurales du canton de Vaud*, tome 1, Bâle, Société suisse des traditions populaires, 1989.

² Des éléments d'information sont disponibles dans *l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS)* et auprès du Groupe romand d'études d'archéologie du territoire (GREAT) à Lausanne.

livreurs, etc.) que les différentes espèces de «roulants» (automobiles, deux-roues, transports collectifs, camions, véhicules agricoles, engins de nettoyage, de déneigement, etc.). Cette exigence est **la condition de viabilité des projets**: un projet vécu comme une contrainte absurde empoisonnant la vie quotidienne aura toutes chances d'être rejeté et de se dégrader rapidement (vandalisme, comportements routiers agressifs, etc.).

> Les usages

A quoi est occupée la rue du village? A quels moments? Avec quelle intensité? Une connaissance de la totalité des usages réels est indispensable pour élaborer un projet de réaménagement de qualité et rapidement accepté. La règle d'or est que **tous les usages se valent** - un enfant allant à l'école, un tracteur allant aux champs, un camion cherchant à stationner près d'une auberge, etc. Le projet n'a pas à choisir entre eux, mais à les concilier le mieux possible en améliorant la qualité de la vie dans la localité.



Relevé des trajets quotidiens d'un cycliste et d'un piéton

4 Attention, village!

A 80 km/h en voiture, les intervalles entre villages sont souvent courts. Les automobilistes qui parcourent le pays passent donc par des alternances rapides entre routes de campagne et traversées de village. Le problème est de les inciter à adapter leur comportement à chaque contexte. L'observation montre qu'à eux seuls, le panneau «50km/h» et le nom de la localité sont insuffisants pour obtenir un tel résultat.

> Changer de regard

Pour qu'un automobiliste modère sa conduite en entrant dans un village, il faut que son regard abandonne la continuité monotone du ruban routier pour se porter sur les particularités et l'ambiance des lieux traversés. Par exemple :

- la qualité du paysage et du milieu construit: bâtiments, cours de fermes, jardins, murets, petite place, fontaine, arbres, haies, etc.
- la multiplicité des fonctions de la rue, la diversité des usagers et des usages
- la présence de rues adjacentes, de passages, de croisements, de places plus ou moins animées ou paisibles
- un rétrécissement de la chaussée et de ses abords, etc.

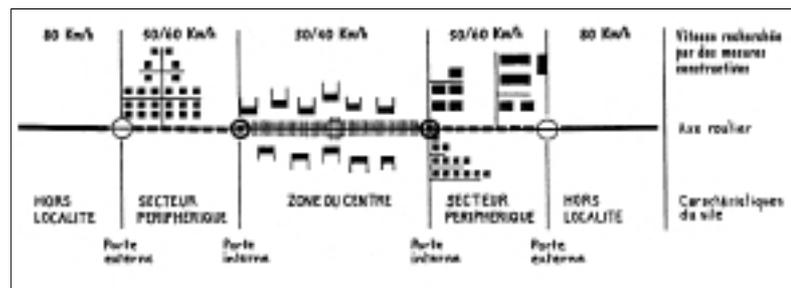


La périphérie et le centre du village:deux séquences où les conflits entre circulation et usages riverains n'ont pas la même intensité (Founex)

Envisagée sous cet angle, l'architecture de la rue et de ses abords n'apparaît donc pas seulement comme un enjeu social, esthétique ou symbolique, mais comme **un instrument efficace pour modérer le trafic.**

> Aménager des séquences

Comme un film ou un roman, la traversée d'un village peut se découper en différentes séquences, appelant des mesures différenciées. En effet, les conflits entre trafic et usages riverains n'ont pas la même intensité au centre du village et en périphérie où la rue est moins densément utilisée. L'enchaînement des séquences doit conduire à une réduction des vitesses par paliers, chaque séquence se caractérisant par une ambiance particulière (ouverture ou fermeture des espaces, présence ou absence de végétation, de murets, etc.).



De l'extérieur de la localité à son centre:plusieurs séquences aux caractères différents, séparées par des «portes»

5 Lisibilité et sens



Des sols et des rétrécissements pour rendre lisibles les règles d'usage de la rue (Soral GE)

Ce n'est pas parce qu'un espace est quotidien qu'il doit être dépourvu de qualités, bien au contraire. Le projet de réaménagement d'une rue de village est l'occasion de renforcer la lisibilité et le sens de cet espace important pour l'ensemble de la population communale.

> Lisibilité

Les rues, les places, les constructions, la végétation, les enseignes... contribuent à rendre visibles l'organisation et le caractère du village. La lisibilité de l'espace public dépend des moyens d'aménagement utilisés et de leurs effets. Par exemple:

- une surface bitumée n'est pas «lue» comme une surface pavée
- un bouleau, un tilleul, un platane n'ont pas les mêmes effets dans l'espace
- un mât routier de 12 mètres de hauteur est un signe très différent du candélabre de rue de 4 mètres
- une bordure de trottoir en granit de 15 cm de haut sur 15 de largeur ne signifie pas la même chose qu'une bordure en granit basse et large, presque au niveau de la chaussée.

> Donner du sens

Plus il concilie d'usages différents, et plus un aménagement prend du sens. Les projets d'espaces publics s'emploient à combiner les usages - quotidiens et exceptionnels, sociaux et techniques, utilitaires et esthétiques, etc. Par exemple:

- On cherchera à accrocher une nouvelle traversée piétonne surélevée à un élément existant du village: surlargeur de trottoir, espace de dégagement latéral, pied d'un escalier extérieur, etc.
- L'écoulement des eaux de pluie, nécessaire dans tout aménagement routier, prendra plus de sens si, par sa mise en valeur, il contribue également à la modération du trafic.
- L'aspect des revêtements de sols, qui peut aller d'un simple tout-venant à une surface engazonnée volontairement non-entretenu, renforce l'image d'aménagements naturels et simples, caractéristiques des villages.



Des arbres pour relier deux parties du village (Gingins)



Attention au sens! Ce trottoir «dit» aux piétons qu'après un parcours confortable, ils seront «expulsés» sur la chaussée

LES COMPOSANTS DU PROJET

Pendant plusieurs décennies, la largeur des rues était codifiée en fonction de leur classification et du trafic. La recherche de fluidité et d'efficacité l'emportait sur toute autre considération. Le but était que les aménagements de rues s'inscrivent dans un même code, de façon à former un réseau de circulation cohérent et homogène.

Aujourd'hui, les aménagements de rues poursuivent un objectif différent: mettre en valeur les particularités originales de chaque rue de façon que la circulation se trouve mieux intégrée dans la vie du village.

Cette optique exclut l'idée même d'un catalogue de solutions-standards applicables à tous les cas. La palette des composants des réaménagements de rues est très large. Chaque projet valorisera, autant que possible, les composants qui font la singularité de telle rue et de tel village.

Ce chapitre ne prétend donc en aucun cas épuiser la liste des moyens utilisables dans un projet de réaménagement de rue de village. Il présente simplement quelques principes d'organisation, éléments de projets et exemples de réalisations.



Le profil en travers est à déterminer en fonction des usages, du site et de l'image du village

Le profil en travers

Il y a deux manières d'envisager une rue: dans sa longueur et dans sa largeur. Tels sont les termes traditionnels employés par les ingénieurs: l'étude d'une traversée de village comprend d'une part **le tracé et le «profil en long»**, d'autre part **les «profils en travers»**.

Considérons pour l'instant les profils en travers. La largeur d'une rue de village comprend tous les espaces situés entre les deux façades de bâtiments qui la délimitent: la chaussée, les trottoirs éventuels, mais aussi les terrains privés devant les maisons, les jardinets, les parkings, les dégagements... qui contribuent fortement à définir l'ambiance et les règles d'usage d'une rue. Deux caractéristiques sont à déterminer dans un projet de réaménagement: la largeur de la voie et les séparations entre usages.

> Des chaussées plutôt étroites et de largeurs variées

Un automobiliste aura naturellement tendance à rouler vite si la route est large, lentement si la chaussée est étroite et bordée d'événements auxquels il doit porter attention.

L'expérience montre que la relation entre vitesse, attention et largeur de chaussée est l'un des plus sûrs moyens d'obtenir une modération du trafic.

Ce principe dégage une grande marge de manoeuvre pour les projets de réaménagements: un rétrécissement de chaussée libère de la place pour d'autres usages et pour des aménagements respectueux du caractère du village. Cette largeur doit bien sûr varier selon les séquences de la traversée: elle est plus importante en périphérie et plus réduite au centre, où elle peut être marquée par des resserrements ponctuels.

> Des séparations visuelles douces

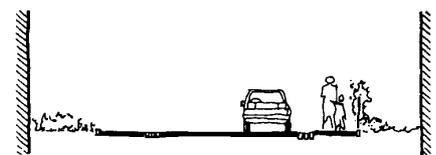
Pour séparer les différents trafics et usages des rues, bien des composants admis hier comme efficaces sont aujourd'hui remis en question, dans la mesure où ils n'apportent qu'une **fausse sécurité**.

Un bon exemple est le **trottoir surélevé**, souvent réclamé par des associations de parents au nom de la sécurité sur le chemin de l'école. Ce composant peut être un moyen envisageable dans la périphérie d'un village, pour sécuriser les parcours des piétons là où les vitesses de trafic sont généralement trop élevées. En revanche, au centre du village, le trottoir surélevé n'est généralement plus adapté:

- il rassure visuellement les automobilistes et les incite à faire moins attention («les piétons n'ont qu'à rester sur leur trottoir»)
- mais à vrai dire, rien n'empêche un piéton - notamment un enfant - de faire un écart et de se retrouver sur la chaussée, à ses risques et périls



Des largeurs de chaussée étroites incitent les automobilistes à «lever le pied» et à s'intéresser à ce qui se passe sur les côtés (Grandson)



Sur cette rue, parcourue par 2'300 véhicules par jour, la chaussée mesure 4,5 mètres, plus deux rigoles de 50 cm.

- le trottoir surélevé est difficile à intégrer - d'un point de vue fonctionnel et esthétique - à l'architecture d'une rue de village où la chaussée est généralement sur un seul niveau, jusqu'aux façades et aux accès privés.

Des séparations visuelles fortes apportent une fausse sécurité qui incite à faire moins attention et augmentent ainsi le risque d'accident. Au contraire, des séparations visuelles douces incitent chacun à rester vigilant. Par ailleurs, elles correspondent souvent mieux au caractère d'une rue de village.



Le panneau dit «attention!», mais l'aménagement dit le contraire : le trottoir surélevé et les bandes peintes rassurent - bien à tort - sur la séparation des usagers et sur la sécurité qui devrait en résulter.



Lisible, complétée par des bornes ou obstacles aux endroits les plus exposés, la différence de sol ne dissimule pas que la rue est partagée : c'est une rue de village sûre et intégrée (Soral GE).



Une chaussée bien dessinée par une bande médiane et par deux bandes latérales blanches peintes sur la chaussée a tout pour rassurer l'automobiliste... bien à tort, puisque ces bandes ne réduisent en rien les risques objectifs d'accidents!



Le caniveau central n'illusionne pas sur la séparation des trafics. Mais il réduit visuellement la largeur de la chaussée, est franchissable de cas en cas et concentre les écoulements (Vufflens-la-Ville).

Le tracé et le profil en long

Après avoir considéré la rue dans sa largeur, considérons sa longueur: son tracé et son profil en long. Pour réussir à réduire progressivement les vitesses et inciter les automobilistes à adapter leur conduite à la vie du village, les principaux composants utilisables sont les trajectoires, les perspectives, les reliefs et les traversées piétonnes.

> Virages plus ou moins serrés

Des virages plus ou moins serrés sont un autre moyen sûr de modérer la vitesse du trafic. C'est une chance que le tracé de nombreuses rues de village soit sinueux, hérité d'anciens chemins et des hasards de l'histoire. Ce composant est adaptable aux différentes séquences de traversée, les virages les plus serrés étant adaptés au centre du village, là où il s'agit de faire cohabiter le trafic avec le plus grand nombre d'usages riverains.

> Les perspectives

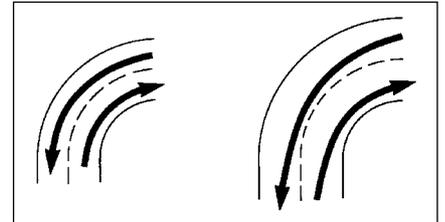
Une route droite avec une perspective à l'infini est une incitation à la vitesse. Au contraire, des perspectives fermées, ne dévoilant la route que progressivement et par tableaux successifs, appellent à la prudence.

A défaut de telles dispositions, qui ne se présentent pas dans tous les villages, on cherchera à baliser la rue par des événements intermédiaires éveillant l'attention des automobilistes - par exemple, un arrêt de bus sur la chaussée, interrompant momentanément le trafic le temps de montée et descente des voyageurs, solution souvent plus intégrée qu'un arrêt hors de la chaussée.

> Pas trop de surélévations de chaussée

Les surélévations de chaussée (dites aussi «gendarmes couchés») devraient être utilisées avec parcimonie. Elles sont une lourde contrainte pour les véhicules d'urgence (pompiers, ambulances) et les convois agricoles. Trop répétées, elles conduisent à un comportement agressif des automobilistes. Trop hautes, elles créent des problèmes de bruit. Enfin, elles supposent des marquages et des signalisations qui ne sont pas toujours à leur place dans un village.

Mais une surélévation peut être bienvenue pour créer une large surface où règne, plus qu'ailleurs, la mixité des usages: par exemple un carrefour surélevé peut pro-



Virage serré: vitesse limitée



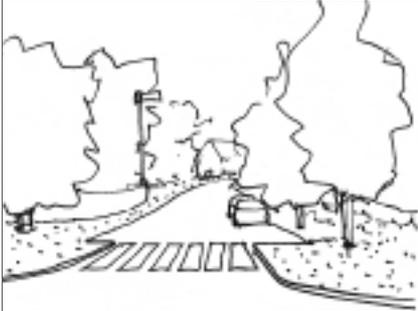
Le stationnement peut être un moyen de créer des virages - à condition d'être bien différencié de la chaussée, y compris lorsqu'aucune voiture n'y stationne



Rue droite: un appel à la vitesse, que ne parvient pas à corriger le panneau de limitation



Une surélévation de chaussée nécessite une signalisation et un marquage au sol importants (Crans-près-Céligny)



Une bonne solution: le passage protégé avec bastion

longer une place au centre du village, une surélévation peut amplifier une sortie d'école avec passage protégé.

> Les traversées piétonnes

Des passages pour piétons sont souvent indispensables en certains points stratégiques. Mais il faut veiller qu'ils ne deviennent pas, comme les trottoirs surélevés, de **fausses sécurités**. Ainsi une rue avec de nombreux passages pour piétons très bien signalés incite les automobilistes à accélérer et à faire moins attention sur les tronçons intermédiaires.

Une bonne solution est le passage pour piétons avec bastion, qui provoque un resserrement de la chaussée.



Une construction, un arbre: des éléments à mettre en valeur en tant que «portes» signalant l'entrée dans le village (Sassel, Denges)

Les entrées de villages

Une mesure isolée comme la simple installation d'un carrefour surélevé au centre du village a toutes les chances d'être inefficace.

C'est dès l'entrée dans la localité qu'il faut inciter les automobilistes à changer d'allure et de conduite.

Une première «**porte d'entrée**» doit confirmer, dans l'espace réel, les informations écrites fournies par le panneau donnant le nom de la localité et limitant la vitesse de 80 à 50 km/h. Cette porte d'avertissement et d'accueil invite l'automobiliste à se comporter en invité respectueux des lieux.

Lorsque cette première «porte» se trouve dans un secteur non bâti en périphérie du village, il est souhaitable qu'une **deuxième «porte»**, à l'entrée d'un secteur bâti, confirme l'approche du centre du village. Il pourra s'agir du premier bâtiment important, d'un gros arbre ou d'un autre élément singulier, l'impact étant renforcé par un éclairage, par un marquage au sol, etc.

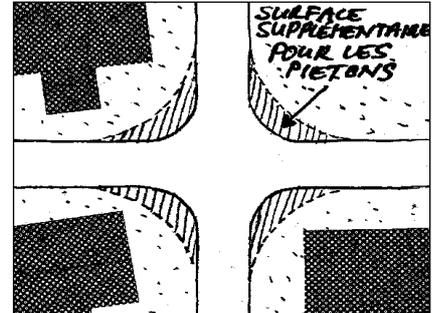
Concrétisables par de nombreux composants soulignés par un mur, un éclairage, un arbre, ces «portes» impliquant un resserrement ponctuel sur la chaussée sont souvent plus recommandables que les îlots centraux placés au milieu de la chaussée, finalement peu contraignants pour l'automobiliste et peu esthétiques.

Les carrefours

Pour améliorer la sécurité des carrefours, la règle générale est de donner plus d'espace aux piétons tout en réduisant les distances qu'ils ont à parcourir.

Les giratoires sont souvent une bonne solution à l'entrée ou en périphérie d'un village, où les carrefours sont peu fréquentés par les piétons. Un giratoire ou un «mini-giratoire» avec îlot central franchissable permettront le passage des convois importants.

Au centre du village, le **carrefour à branches** traditionnel demeure bien souvent le composant le plus convaincant. Une amélioration substantielle pour les piétons peut être la réduction des rayons de courbure, qui permet d'élargir les trottoirs et de les rapprocher tout en ralentissant le trafic. Au lieu de régler la priorité par des panneaux («cédez-le-passage», par exemple), ce qui implique une attitude passive, on préférera la priorité de droite, qui ne nécessite aucun marquage et incite à un comportement prudent et attentif.



Le carrefour à branches: une solution convaincante

L'arborisation

L'arborisation et, plus généralement, la végétation présente dans une rue de village et sur ses bords offrent une autre gamme de composants très étendue.

L'arborisation peut avoir:

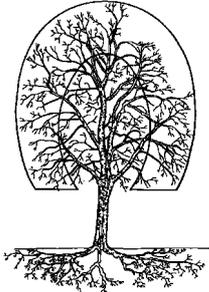
> **des effets positifs:** marquer un rétrécissement de chaussée utile pour la modération du trafic, recadrer une perspective routière en la rétrécissant, créer un alignement reliant une périphérie au centre du village, définir un front, une limite, une «porte», embellir une place, animer un espace, créer des ombrages bienvenus, unifier un village, etc.

> **des effets négatifs:** cacher des piétons ou des automobiles, masquer une échappée visuelle, scinder inutilement un espace en deux, cacher une façade de grande valeur, amener des nuisances à cause des feuilles mortes, etc.

Les choix d'implantation de nouveaux arbres sont à opérer en tenant compte de l'occupation du sous-sol (notamment canalisations) et du gabarit à laisser libre pour le passage des véhicules.



L'arbre: un composant apprécié qui peut marquer un seuil, recadrer une perspective, embellir une place (Chavannes-le-Chêne)



Un arbre réclame, en sous-sol, à peu près le même espace que sa couronne

Pour le choix des espèces, il est bon de prendre le conseil d'un professionnel en arborisation routière. On préférera:

- > des espèces déjà présentes dans le village, notamment l'arbre dit «de village» à couronne importante (de l'ordre de 6 à 10 m à maturité)
- > des variétés résistantes aux conditions routières (sel, déneigement, effet réfléchissant du bitume, etc.) et robustes
- > outre des arbres à tige, des haies hautes ou basses, des buissons nécessitant peu d'entretien, etc.

L'éclairage

L'éclairage offre une large panoplie de moyens d'action. C'est un élément important de nuit et par temps de brouillard, bien sûr, pour la sécurité des trafics, particulièrement au droit des passages piétons. Mais aussi, de jour, les candélabres sont un composant bien visible de l'architecture d'une rue de village. Pour ces raisons, cet aspect d'un projet de réaménagement d'une rue de village est à intégrer dès le début de la réflexion.

Les composants utilisables sont nombreux:

- > illumination plus ou moins forte selon la convivialité du lieu
- > éclairage par le sol, contre un mur ou vertical
- > candélabres unitaires sur toutes les rues du village, ou lampes de différentes sortes pour marquer des contrastes entre lieux particuliers
- > alignement de candélabres pour renforcer une perspective, donner une profondeur à une place, ou marquer un aménagement ponctuel - passage piéton, fontaine, par exemple.



A la différence des hauts candélabres des rues du village (au fond à droite), le lampadaire de la fontaine est particulier (Vallamand-Dessous)



Matériaux et mobilier

Il est souhaitable que les matériaux choisis pour un revêtement de sol, par exemple un type de pavés, s'intègrent à ceux qui existent. Les effets de «rue-mosaïque» sont peu appropriés dans les villages. Mais bien des variations fines sont possibles, tout en renforçant l'unité d'une rue. On veillera aux problèmes de bruit routier, variable selon les matériaux choisis.

Le mobilier choisi (par exemple bancs ou luminaires) contribue également à marquer l'image du village. On recherchera en priorité des éléments sobres et résistants à la durée, en limitant autant que possible la palette des composants.

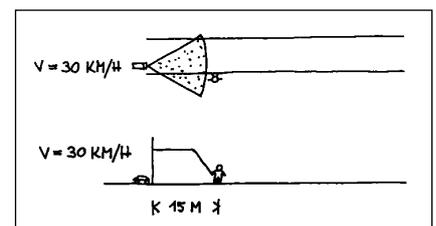
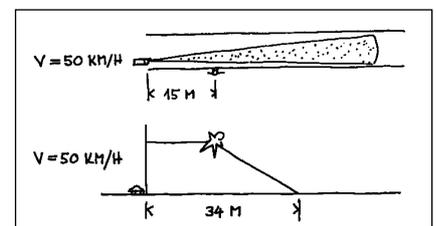
Les mesures de signalisation

Les mesures de signalisation servent principalement à prescrire un abaissement des vitesses autorisées. Elles sont d'une relative efficacité, pour autant qu'elles soient complétées par un contrôle par radar et par un contrôle social sensibilisant les automobilistes connus pour leur comportement dangereux.

La limitation à 50 km/h est aujourd'hui généralisée dans l'ensemble des localités suisses. Une limitation à une vitesse inférieure, 40 km/h par exemple, est envisageable pour autant que l'espace de la rue et des ses abords soit en adéquation avec cette contrainte et empêche de rouler plus vite sans risque.

> Limitation à 30 km/h: par zone, par tronçon

Au sens de l'article 2a de l'*Ordonnance sur la signalisation routière*, un abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h est possible si l'ambiance et la morphologie du village s'y prêtent. La signalisation correspondante est accompagnée par des mesures construites. En particulier, la zone 30 est définie par un périmètre et délimitée par des entrées et des sorties clairement signalées.¹



Visibilité et freinage à 50 ou à 30 km/h
Les distances de freinage diminuent fortement avec la vitesse. Dans l'exemple ci-dessus, l'automobiliste roulant à 50 km/h et voyant un piéton s'engager sur la chaussée n'aurait même pas commencé à freiner et l'aurait heurté à 50 km/h. Au contraire, un automobiliste roulant à 30 km/h aurait eu le temps de s'arrêter et la collision n'aurait pas eu lieu.

Contraintes spéciales

Les projets de réaménagement de rues de villages tiennent compte de diverses contraintes spéciales:

> convois exceptionnels

¹ Voir «Air. La limitation à 30 km/h dans la pratique. Expériences et recommandations», *Document environnement* n° 99, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEPF).



Un transport de grand gabarit doit rester possible, même si la rareté de l'événement justifie des mesures exceptionnelles

- > véhicules d'urgence: ambulances, pompiers
- > véhicules d'exploitation : camions, engins et convois agricoles
- > services de la voirie publique : nettoyage et entretien, déneigement, service du feu
- > transports publics (arrêts de bus).

Chaque contrainte se traduit par un gabarit à laisser libre sur la chaussée et ses abords (spécifié par les normes VSS). Les solutions à apporter sont à moduler selon les cas, en pesant les intérêts en présence. Par exemple:

- > le passage de convois exceptionnels peut être assuré moyennant le démontage d'un petit nombre d'installations, restant en place le reste du temps
- > dans un village de plaine où la neige est rare, le problème du déneigement occasionnel ne doit pas conduire à restreindre la largeur d'un trottoir utilisé toute l'année
- > des conditions de croisement un peu serrées de véhicules d'exploitation peuvent être un moyen de modifier les comportements sur la route, afin de favoriser en priorité le confort et la sécurité des piétons.

MISE EN OEUVRE DU PROJET

Une brochure-conseils ne peut faire plus que donner des indications générales. Au-delà, c'est aux autorités communales qu'il appartient de mettre en oeuvre les projets de réaménagement de rues de villages, dans l'infinie diversité des situations et des questions pratiques qui peuvent se présenter.

Insistons une fois de plus. Les solutions illustrant cette brochure ne sont pas des standards qui pourraient être appliqués de manière identique dans toutes les communes. Les problèmes rencontrés, les objectifs d'aménagement, les contraintes et les opportunités sont rarement semblables d'un village à l'autre. L'important, c'est au contraire d'imaginer au cas par cas les solutions spécifiques qui valorisent et renforcent le caractère du village, l'esprit du lieu. Au même titre que le blason, le collège ou la maison de commune, l'aménagement des rues de tout village fait partie de sa **carte de visite**.

L'Etat, et notamment sa sous-commission «espaces publics, projets routiers et urbanisme (SCEP)», agira en ce sens en examinant favorablement les aménagements qui, tout en satisfaisant aux exigences de sécurité et de fonctionnalité, amélioreront la qualité de la vie et valoriseront la beauté des villages vaudois.

La demande préalable

Pour y parvenir, il faut collaborer, travailler ensemble. En réponse aux demandes d'autorités communales, la SCEP se rend sur place et apporte son expérience pour le lancement d'un projet. A un stade plus avancé, lorsque les premières esquisses de l'avant-projet sont dessinées, il est conseillé aux communes de solliciter les conseils et l'avis de la SCEP: c'est la **demande préalable**. Prenant acte des résultats de cette demande, un **accord préliminaire** sera établi entre la SCEP et la commune. Il servira de référence pour la suite du développement du projet, jusqu'à la **procédure d'examen** selon la *Loi sur les routes* et la mise à l'enquête publique des aménagements.

Bibliographie de référence

Les publications de référence sont classées par ordre chronologique.

Gestaltung von Kantonsstrassen in Orstkernen, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau, ETH Zürich, Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft, HP. Lindenmann, St. Frey, M. Schwob, Zürich und Liestal, 1987

Savoir-faire et techniques - Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Centre d'études des transports urbains (CETUR), Bagneux, France, 1990

Le temps des rues - Vers un nouvel aménagement de l'espace rue, L. Bonanomi, Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC), EPFL, 1990

Guide VALTRALOC - Valorisation des espaces routiers en traversées de localités, Canton de Fribourg, Département des ponts et chaussées, 1993

Réalisations, évaluations - Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme (CERTU), Lyon, France, 1994

Les voiries urbaines - Evolution, usage, aménagement, Cahier TEA n° 8 - Ch. Jaeger, Département de génie civil, EPFL, 1995

Espaces publics : une charte - Qualité de vie et réseaux routiers : vers une politique intégrée, Etat de Vaud, Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, 1996

Espaces publics : séminaire du 20 juin 1996 - Charte, 7 communes-tests, aspects juridiques, Etat de Vaud, Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, 1996

La rue n'est pas la route. Pour une nouvelle approche de l'aménagement des axes principaux en localité, Association transports et environnement (ATE), Berne, 1997

Espaces publics: une synthèse résumée

Une synthèse résumée de l'approche actuelle des espaces publics est présentée en introduction du *Guide VALTRALOC* publié par le Département des ponts et chaussées du canton de Fribourg en 1993.

«La forte augmentation du trafic enregistrée durant cette dernière décennie a rendu incompatible la superposition des fonctions de trafic et d'échange de la rue de village.»

Il faut se resituer dans le contexte initial de pratiquement tous les villages pour se souvenir que la rue remplissait aussi d'autres fonctions multiples: lieu d'échange, surface de travail, prolongement extérieur de l'habitat. De nombreuses activités sociales de la communauté villageoise se déroulaient dans la rue.

Parallèlement à l'extension de ces communautés villageoises, l'apparition du trafic automobile a bouleversé les données de l'occupation de l'espace. Les besoins d'un trafic sans cesse croissant ont fait apparaître de nouvelles contraintes.

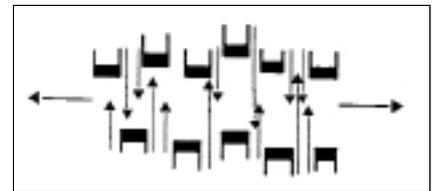
Elles se sont imposées à la configuration des villages. A une juxtaposition souvent riche de diversité et de surprises, la technique routière s'est imposée par ses géométries privilégiant la fluidité, la capacité et la vitesse de circulation. L'image de nombreux villages en a été appauvrie, voire sacrifiée à la route.

La charge de trafic continuant d'augmenter régulièrement, ce sont finalement les besoins les plus élémentaires des communautés qui ont été compromis. Volume de trafic et vitesse des véhicules ont créé un effet de coupure. La rue est devenue route. La fonction de circulation a pris le pas sur le rôle d'échange de la rue.

Le chemin de l'école, les trajets quotidiens sont devenus sources d'insécurité et d'angoisse pour certains usagers. Le voisinage même de la route, auparavant prisé, est devenu indésirable.

Cette situation provoque aujourd'hui des réactions. Des mesures sont exigées. Elles visent: une modération de la vitesse de circulation, un «espace-rue» plus convivial, une valorisation de l'espace public.

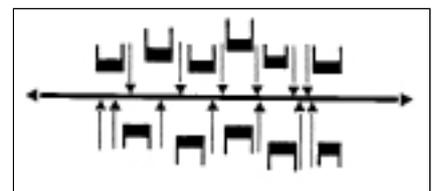
Tentons de recréer, dans nos villages, cette qualité de vie qui aujourd'hui pourrait égaler sinon dépasser celle de nos ancêtres, compte tenu des techniques actuelles d'ameublement urbain, d'arborisation, d'éclairage et de salubrité publique.»



Hier, de nombreuses activités riveraines se déroulaient dans la rue



Apparition du phénomène trafic

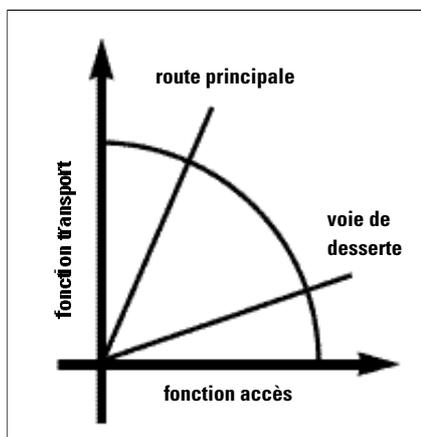


Le trafic a pris le pas sur la fonction d'échange de la rue

Classifications du réseau routier

Il existe deux grandes classifications des voiries, selon deux points de vue complémentaires:

- celui du professionnel de la route: **classification normative**
- celui de l'autorité administrative: **classification administrative** afin d'assurer la gestion des routes en terme de surveillance et de financement.



Deux critères normatifs: transports et accès

> La classification normative

Pour les professionnels de la route, les normes VSS font référence (comme les normes SIA pour les ingénieurs et les architectes). Elles classent les routes en cinq types, selon deux critères normatifs: la fonction transport (nombre de véhicules) et la fonction accès (nombre et nature des possibilités d'arriver à un lieu).

A chaque type de route correspondent des exigences différentes en matière de sécurité, d'aménagement, d'exploitation, d'urbanisme et d'environnement. Pour ce qui concerne l'urbanisme et l'environnement, les recommandations sont:

> **route à grand débit (RGD)**: concentration de la circulation pour décharger les autres routes; mesures destinées à maintenir la circulation aussi fluide que possible; mesures de protection des eaux et contre les nuisances; mesures visant à intégrer la route dans le paysage et la zone habitée

> **route principale (RP)**: *idem* (diffère de la précédente par d'autres critères)

> **route de liaison (RL)**: une intégration dans le paysage aussi poussée que possible est souhaitée; dans les traversées d'agglomération, le patrimoine bâti doit être conservé

> **route collectrice (RC)**: protection contre les nuisances par une limitation des volumes de circulation et des vitesses; si le volume de circulation est faible, l'aménagement du domaine routier en espace convivial est possible

> **route de desserte (RD)**: protection contre les nuisances grâce à de faibles volumes de circulation et des vitesses basses; des mesures d'aménagement du domaine routier en espace convivial, de loisir et de jeu sont possibles.

> La classification administrative

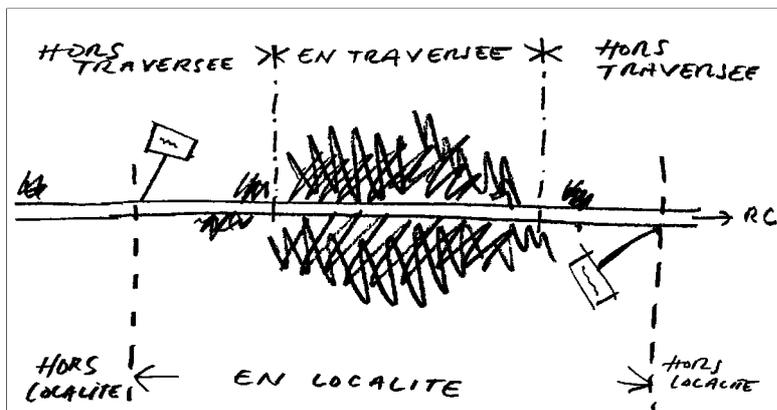
Les routes suisses sont subdivisées en routes nationales, cantonales, communales et routes ou chemins privés.

Les routes nationales (autoroutes et semi-autoroutes) sont destinées exclusivement au trafic routier et n'interfèrent en rien avec les espaces publics des localités.

Les routes cantonales font l'objet d'une classification légale (*Loi sur les routes*) qui fixe les distances aux limites de construction et la nature des accès. Elles sont en outre réparties selon deux autres critères :

> **la route cantonale «en» ou «hors traversée de localité»:** la limite est fixée par un «procès-verbal» séparant avec précision le tronçon de route cantonale «en traversée» du tronçon «hors traversée de localité». En règle générale, la gestion, l'entretien et l'aménagement de la route cantonale «en traversée de localité» incombe à la commune. Le canton y exerce une surveillance selon les termes de la *Loi sur les routes*.

> **la route cantonale «en» ou «hors» localité:** la limite est fixée par la position du panneau portant le nom de la localité.



Les routes communales sont réparties en catégories selon leur degré de limitation d'accès. Un inventaire mentionne leurs caractéristiques et les restrictions de circulation à certains véhicules

Les chemins ou routes privées se différencient en deux catégories: routes à usage privé et les routes affectées à l'usage commun, ouvertes au public.

Crédits photographiques

GARDET G.: p. 20

KOENIG M.: p. 28

QUINCEROT R.: p. 24

Service de l'aménagement du territoire SAT: pp. 6, 17, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 34, 35

Provenance des illustrations

ATAU: p. 12

ATE Association transports et environnement, *La rue n'est pas la route*, 1997: p. 23

BONANOMI L., *Le temps des rues - Vers un nouvel aménagement de l'espace rue*, IREC, EPFL, 1990: pp. 23, 25, 29

CETUR, *Savoir-faire et techniques*, Centre d'Études des Transports Urbains, Bagneux, France, 1990: p. 25

FISCHER et MONTAVON: p. 11

Garten + Landschaft 7/98: p. 28

Gestaltung von Kantonsstrassen in Orstkernen, Zürich und Liestal, 1987: pp. 17, 18, 19

D. GLAUSER, en collaboration avec J.-D. RICKLI, *Les maisons rurales du canton de Vaud*, tome 1, Bâle, Société suisse des traditions populaires, 1989: p. 17

Guide VALTRALOC - Valorisation des espaces routiers en traversées de localités, Département des ponts et chaussées, Fribourg, 1993: pp. 19, 33

HUBER C. et SCARAMUZZA G., *Massnahmen zur Verkehrsberuhigung*, BFU-BPA-UPI, Berne, 1995: p. 25

PERRET-GENTIL + REY & Associés: p. 13

URBAPLAN: p. 16

VEUVE L., "Une approche intégrée des espaces publics", conférence DINP du 20.06.98: p. 15