



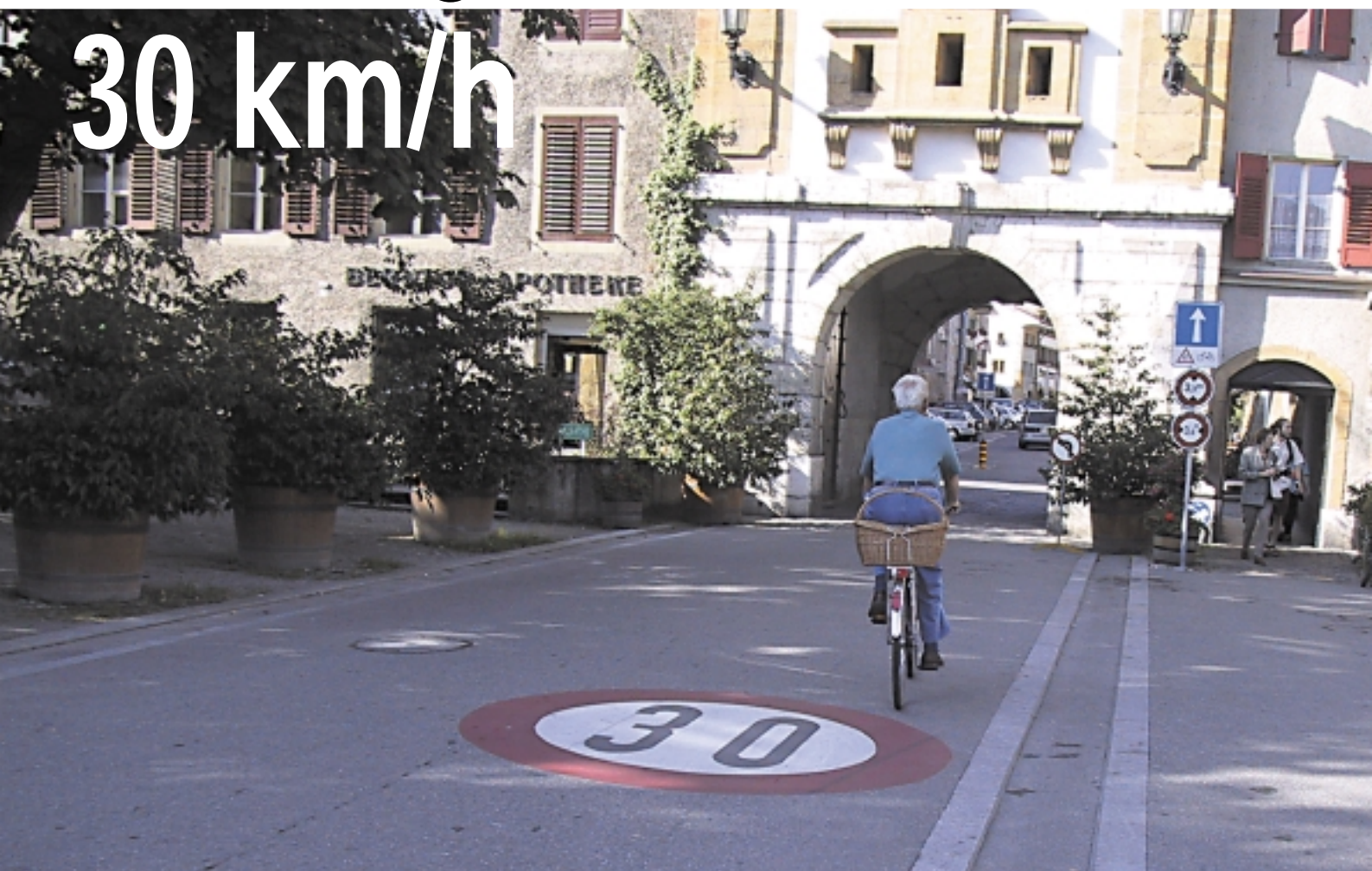
Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 18^e année, **1/2001**
www.rue-avenir.ch

Les enjeux du

30 km/h



Ce premier numéro de Rue de l'Avenir du XXI^e siècle est consacré au 30 km/h en localité à l'occasion de la votation sur l'initiative «Rues pour tous». La présentation des cas des villes de Neuchâtel, Lausanne et Zurich et de villages neuchâtelois et vaudois formeront le corps du bulletin. Le médecin cantonal vaudois Jean Martin nous rappellera que la santé publique et l'éthique doivent primer dans ce débat.

En annexe, vous trouverez une présentation de la campagne de l'ATE «les piétons à l'affiche» qui montre les piétons dans leur diversité.

Enfin, nous vous demandons d'utiliser le bulletin de versement ci-joint qui vous permettra de régler votre cotisation 2001, en légère augmentation.

Le mot du président



Rues pour tous

Préserveons la vie: Maximum 

Et dire qu'on se posait encore la question de savoir s'il était opportun de réduire les vitesses de circulation dans les agglomérations en 2001 ! Aujourd'hui, 24 décembre 2011, cela nous semble surprenant, voire incompréhensible d'imaginer que l'on pouvait rouler à 50 km/h en plein milieu de nos villes et nos villages. Et pourtant c'était bien la réalité en ce temps là. Avec une baisse sensible des vitesses de circulation à 30 km/h, on était bien conscient que

- des vies humaines étaient en jeu,
- des dizaines de futurs tétraplégiques seraient transformés en blessés légers,
- les nuisances diminueraient sensiblement (pollutions de l'air, bruit),
- la circulation serait plus fluide,
- les investissements financiers des aménagements à consentir n'étaient en rien comparable aux gains socio-économiques.

Mais on hésitait encore à « lâcher prise ». C'était une utopie d'imaginer faire rouler nos superbes voitures à 30 km/h, voir un affront ! On pensait perdre du temps, entraver nos libertés, créer de nouveaux bouchons, ralentir encore nos transports publics etc.

Dix ans plus tard, ces arguments semblent bien dérisoires en relation aux gains obtenus. Aujourd'hui, non seulement les piétons sont plus nombreux et les espaces publics plus animés, les transports publics sont des plus performants mais de plus, la fluidité des déplacements et la capacité des rues ont encore augmenté grâce aux vitesses réduites (proximité des véhicules).

Juste avant la décision du 4 mars 2001, le Conseil fédéral nous promettait bien une nouvelle ordonnance (et des modifications de l'OSR) mais les principales nouveautés que proposait l'initiative « Rues pour tous » n'étaient pas retenus par le projet de nouvelle ordonnance, soit

- d'abandonner le découpage en zones 30,
- d'ériger le 30 km/h en règle générale (ne plus laisser la création de zones 30 au bon vouloir des cantons et des communes),
- de limiter aussi la vitesse à 30 km/h sur les routes principales sensibles (sauf exceptions),
- de régler une fois pour toutes la question de la sécurité des villages traversés par des routes cantonales.

Les plus avertis étaient bien conscients qu'on nous proposerait un emplâtre sur une jambe de bois et les plus concernés (enfants, personnes âgées, piétons, cycles, riverains et certains commerçants) grandement déçus d'obtenir bien peu de chose alors qu'une forte demande existait bel et bien. Il fallait un changement de mentalité, une ouverture à la différence, au respect. Cela semblait impossible voir bien difficile.

Mais au fait, est-ce le chemin qui est difficile ou le difficile qui est chemin ? La Suisse allait-elle devenir dans ce domaine ce pays progressiste, cet exemple un peu provocateur, ce chemin à suivre ? L'Europe de ce temps se cherchait encore dans le dédale des débats contradictoires sur les transports, les villes asphyxiées, bourdonnantes, inhumaines. Et oui, le 4 mars 2001, un peu par surprise il est vrai, le peuple suisse avait pris un virage décisif en matière de gestion du trafic : la naissance concrète d'une autre culture de la circulation basée sur le respect mutuel, **le OUI à la cohabitation pacifique.**

Serge Beuchat

ingénieur civil, président de Rue de l'Avenir



Vers un nouvel équilibre des priorités

Le 4 mars 2001, les Helvètes se prononceront sur l'initiative fédérale Rue pour tous, lancée par l'ATE. Objectif: généraliser le 30km/h dans les quartiers d'habitation et sur les tronçons dangereux en localité. Des exceptions pour les axes principaux restent possibles. Le débat sur l'initiative mène inévitablement à discuter de profonds changements de valeur.

Au volant de leur envahissant carrosse d'acier, les automobilistes ne sont de loin pas seuls à se prévaloir de l'usage des voies publiques en milieu habité. Les enfants les empruntent pour jouer ou se rendre à l'école; les adolescents s'y retrouvent parfois et adorent y circuler à bord de leur engin préféré; les jeunes mamans abandonnent maintenant leur poussette, peu pratique dans un univers hostile, au profit du sac-kangourou; quant aux personnes âgées, elles n'ont d'autre choix que de se déplacer à pied ou d'emprunter les transports publics, s'il en existe; mais pour celles qui sont livrées à l'isolement, la rue leur permet de garder le contact avec la société.

Coûts moindres

Trop souvent, les milieux du transport privé et les pouvoirs publics objectent que la création de zones 30 coûte cher en aménagements physiques. Or, ceux-ci perdent de leur importance relative à mesure que s'étend la zone 30; d'autre part, les contrôles systématiques de vitesse et les campagnes de sensibilisation déploient de larges effets à moindres coûts; ces mesures sont d'autant mieux acceptées qu'elles correspondent à un objectif général.

L'idéal réside dans la combinaison de ces deux démarches, qui abaisse substantiellement les coûts sociaux du

Les mesures de précaution prises jusqu'à maintenant sont surtout dirigées vers les enfants, ce qui est compréhensible. N'oublions toutefois pas que les personnes âgées voient leurs capacités physiques et mentales décliner inexorablement; comme elles sont proportionnellement toujours plus nombreuses dans la rue, les accidents qu'elles subissent – ou provoquent parfois – déjà en progression, ne pourront qu'augmenter.

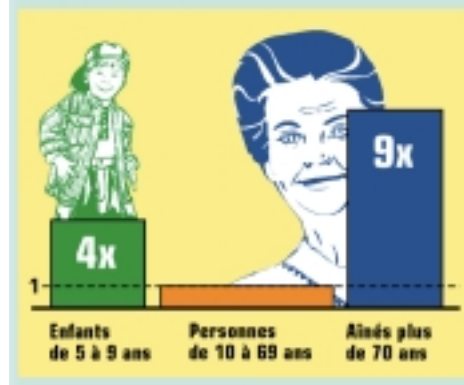
trafic automobile (frais de guérison, absentéisme professionnel, drames familiaux). Pourquoi les pouvoirs publics, si avides d'économiser les deniers des citoyens, tardent-ils tant à le comprendre? Le débat public ne manquera pas de contribuer à cette révolution en douceur des mentalités indispensable à tout progrès de la qualité de vie en société.

Un enjeu clair

L'enjeu du 4 mars est simple. **Voulons-nous oui ou non épargner des vies humaines sur les routes?** Les chiffres sont sans appel. En 1999, 210 personnes étaient victimes de la route dans les localités suisses. Par la simple pose du panneau 30 km/h, le BPA (Bureau de prévention des accidents) indique que 53 vies pourraient être épargnées. L'Institut Prognose de Bâle démontre qu'avec des mesures constructives, 120 personnes auraient la vie sauve chaque année dans nos villes et villages.

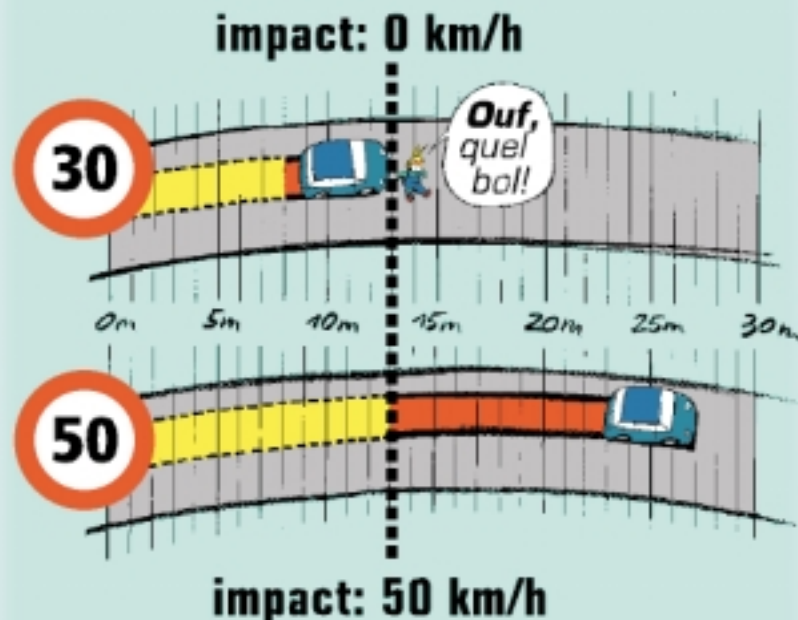
Jacques Dentan

Risque pour les piétons d'être accidentés



En raison de la diminution des distances de freinage, il n'y a pratiquement plus de risque d'accident mortel et la gravité des blessures diminue sensiblement.

A 30 km/h, la distance d'arrêt est plus courte



Dans les villages

Selon les derniers chiffres cités par le conseiller fédéral M. Leuenberger, il y a désormais en Suisse environ 700 zones 30¹. La grande majorité sont situées dans les villes, grandes et moyennes. Dans les villages, les zones 30 sont beaucoup plus rares, dans le canton de Vaud elles sont pratiquement inexistantes, même si ces dernières années, les mesures de modération ont commencé d'y faire, très progressivement, leur apparition.

Dans les cas de demandes récentes faites à RdA-Vaud, les mêmes problèmes reviennent invariablement.

Dans les villages, les autorités se montrent souvent peu motivées à intervenir dans le domaine, d'autant plus si cela laisse présager des dépenses. Les demandes étant souvent

tervenir sur une route cantonale, même lorsque le trafic y est modeste (moins de 2000 v/j)²: or pratiquement tous les villages sont traversés par une, voire plusieurs routes cantonales.

Dans le contexte actuel, la modération dans les villages requiert toujours des aména-

Trois cas de villages neuchâtelois

La petite commune rurale de **Villiers** (385 hab.) dans le Val-de-Ruz a défini une zone 30 km/h qui porte sur l'ensemble de la localité, à l'exception de la route cantonale traversant le village.

A **Colombier** (4800 hab.), la zone englobe tout l'ancien centre du village et comprend donc les principales rues commerçantes, souvent en sens unique de manière à y permettre le stationnement. Elle a été délimitée dans le but d'améliorer la

sécurité dans le centre de la localité, mais également pour dissuader le trafic de transit sur certaines rues.

La création d'une zone 30 est actuellement à l'étude à **Gorgier** (1700 hab.). Le cas échéant, elle englobera la plupart des rues du village (ancien centre et rues de quartier), y compris la rue du Centre qui regroupe les principaux commerces et services, et qui a actuellement le statut de route cantonale.

Yolande North



La «route» est aussi la rue du village, le centre, là où se trouvent le bistrot, la poste, l'épicerie, l'école...

faites par de nouveaux habitants (familles qui sont venues s'installer à la campagne), il arrive qu'elles soient mal acceptées («Ça a toujours bien été comme ça...»).

Les communes sont soumises à l'avis et à l'autorisation du canton (voyers, service des routes) pour tout le réseau routier communal. Si certaines mesures sont maintenant admises pour des quartiers de villages ou sur des petites routes communales et des chemins de peu d'importance, il reste beaucoup plus difficile d'in-

gements, plus ou moins conséquents, dont le coût est à la charge de la commune. Pour beaucoup de petites communes, les aménagements requis représentent une charge qu'elles ne peuvent pas assumer, ou alors qu'elles ne jugent pas prioritaires. Certains d'entre eux sont aussi rendus impossibles, ou difficilement acceptables, en raison du passage des véhicules agricoles.

La logique de l'exception

De manière générale, les mesures qui peuvent être

prises aujourd'hui restent limitées: une rue, pas trop importante, quelques aménagements, pas trop chers, mais pas de mesure d'ensemble cohérente à l'échelle du village. Les zones 30 seraient théoriquement possibles déjà aujourd'hui pour une grande partie de villages vaudois (unité de l'ensemble bâti, périmètre bien délimité, routes secondaires et non principales). Dans la pratique, c'est un véritable tabou.

Suite à plusieurs demandes de communes – et très probablement aussi dans le cadre des réflexions impulsées par l'initiative «Rues pour tous» – les services cantonaux concernés ont finalement reçu mandat d'évaluer la possibilité d'instaurer des zones 30, à certaines conditions, dans des contextes villageois. Même s'il l'on va vraisemblablement vers une ouverture, on risque bien de rester dans la logique

du pas trop grand, du pas trop dérangent, du pas trop cher...

Un message clair

Le 30 km/h généralisé permettrait de sortir de la logique d'exception et de l'obligation d'aménager partout («pour que l'automobiliste comprenne qu'il est dans un espace particulier»). Le message général est alors clair et ne nécessite plus (ou beaucoup moins) de mesures particulières: en localité, dès que d'autres fonctions de l'espace rue entrent en ligne de compte, on roule doucement. Point.

Dominique von der Mühl
Conseillère pour Vaud

¹ En 1997, 465 zones selon l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP), *La limitation à 30 km/h dans la pratique, Documents environnement n°99, 1998.*

² Pour comparaison: plusieurs rues lausannoises englobées dans des zones 30 ont un volume de trafic nettement supérieur (jusqu'à 4500 v/j).



Le 30 km/h à Neuchâtel: une réalité

En 1990, la ville de Neuchâtel se dotait d'un projet global¹ permettant la création de zones 30 sur l'ensemble de la ville. Neuchâtel est d'ailleurs la première ville à avoir prévu, dès que la possibilité existait

(en 1989), de placer toutes les rues de quartier en zone 30. Au fil des années, les zones 30, ou parfois simplement des rues limitées à 30 km/h se sont mises en place.

Dans l'ensemble les acci-

dents ont diminué et les habitants des quartiers concernés sont satisfaits. Des tronçons dangereux subsistent néanmoins sur certaines rues fréquentées ou vers des écoles qui mériteraient aussi d'être

mis à 30. L'acceptation de «Rues pour tous» le permettra.

Anne Tissot

¹ L. Bonanomi, *Etude pour la modération de la circulation à Neuchâtel*, IREC/EPFL, Lausanne, 1990



Zones 30 et rues à 30 km en ville de Neuchâtel (y compris réalisations prévues en 2001).

Le 30 km/h sur les tronçons dangereux en localité: un exemple vécu

Voici une situation typique qui a amené l'ATE à lancer son initiative.

C'est dans mon quartier, au carrefour de l'avenue de la Harpe et du chemin des Fontenailles à Lausanne. Il y a d'un côté la Coop du quartier et d'autres magasins et services. De l'autre côté de l'avenue se trouve une petite place de jeux. Le tout forme le centre du quartier, un véritable pôle de rencontre.

Les habitants de la partie ouest du quartier doivent traverser l'avenue de la Harpe pour atteindre les commerces. Et les enfants habitant à l'est de l'avenue doivent traverser celle-ci pour rejoindre la place de jeux.

Les nombreuses personnes âgées du quartier craignent la traversée de l'avenue de la Harpe. Lorsque je leur expliquais

qu'en cas d'acceptation de l'initiative, la vitesse serait limitée à 30/h devant la Coop, beaucoup ont immédiatement signé.

Le meilleur ami de mon petit-fils habite de l'autre côté de l'avenue. Les deux sont de petits gars costauds de 8 ans, mais, à cause de la traversée de l'avenue, leurs mamans doivent toujours les accompagner lorsqu'ils veulent se voir.

Si la vitesse était limitée à 30 km/h sur l'avenue de la Harpe, les enfants pourraient aller librement sur la place de jeux ou aller voir leurs copains, sans attendre que l'une des mamans trouve le temps pour les faire traverser la route. Et les personnes âgées seraient moins stressées à l'idée d'avoir à traverser la route. Voilà pourquoi je voterai oui le 4 mars.

Lydia Bonanomi



D'un côté la Coop et d'autres magasins et services, de l'autre une place de jeux. Ce centre de quartier est coupé en deux par l'avenue de la Harpe, qui constitue une véritable barrière pour les enfants et les personnes âgées.

Lausanne pourrait encore mieux faire !

Parmi les villes romandes, Lausanne est l'une des plus cohérentes dans sa démarche de mise en place progressive et systématique des objectifs de son plan directeur en matière de déplacements. Avec le 30 km/h «généralisé», ce serait encore mieux...

Le plan directeur communal a été adopté en 1994. En 1995 étaient mises en place les premières zones 30 : 14 au total, certaines très petites (quartier Saint-Roch dans le centre, 0,09 km²), d'autres nettement plus grandes (quartiers du Devin et de la Fauvette, dans les hauts de la ville, resp. 0,35 et 0,55 km²). Puis six nouvelles zones étaient encore instaurées en 1997. Enfin deux seront mises à l'enquête d'ici ce printemps (l'une dans le centre, l'autre dans un quartier résidentiel périphérique).

Un tiers environ de la population lausannoise vit actuellement dans des zones 30.

Aménagements légers et information

Bénéficiant de la délégation de compétence en la matière, la ville de Lausanne a pu définir elle-même les mesures d'accompagnement jugées nécessaires. Elle a opté pour une solution type que l'on retrouve, avec des adaptations locales, dans tous les quartiers : mesures d'aménagement

légères (marquage des entrées, parcage alterné, quelques rétrécissements marqués par des blocs béton) et campagne d'information aux habitants au moment de l'instauration de la zone.

Un radar info est disposé dans la zone au début, puis remis de temps en temps si nécessaire.

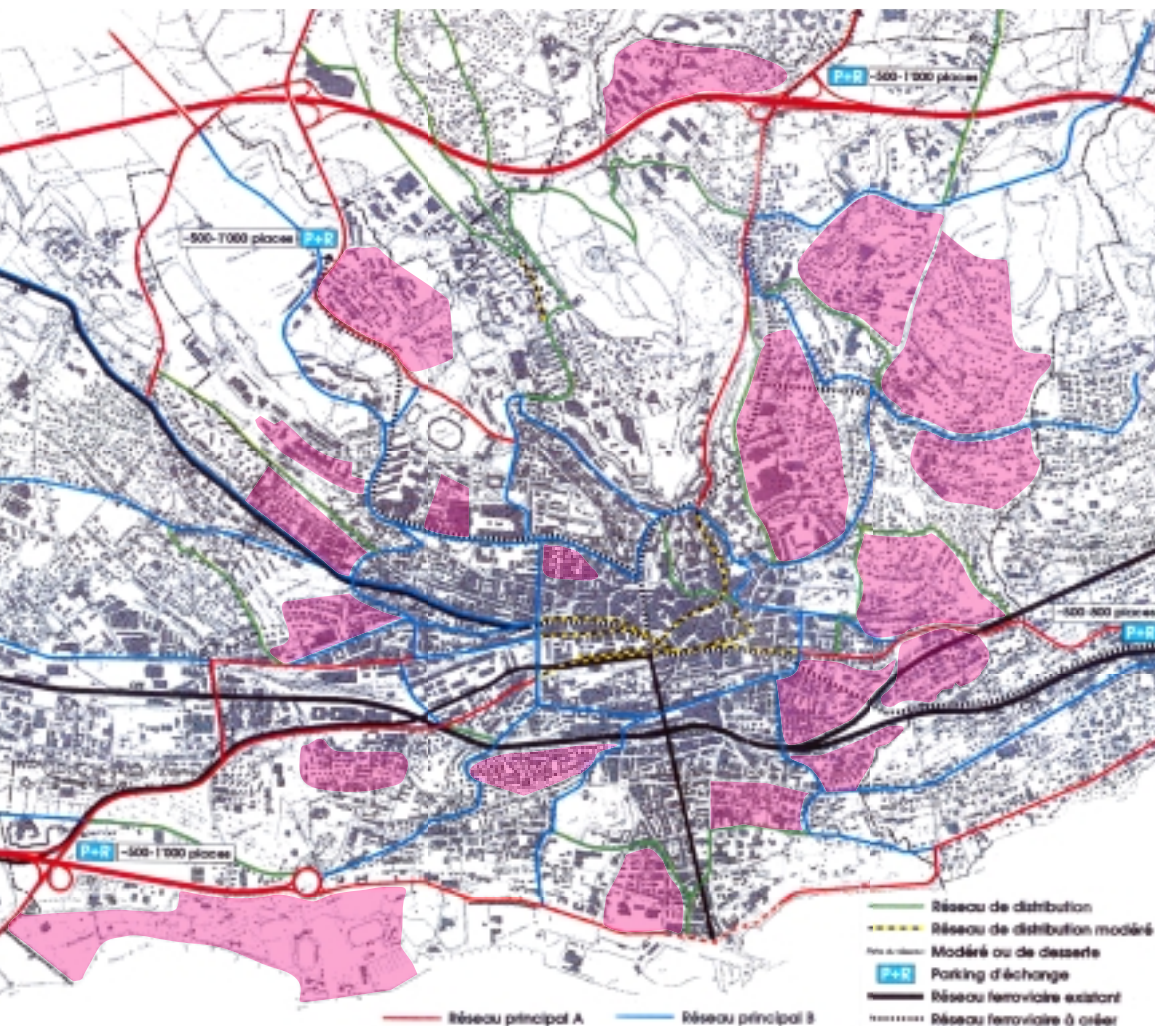
Des effets limités

Les aménagements légers ont le mérite, ne coûtant pas très cher, de permettre la mise

en place de plusieurs zones à la fois. Ils ne font par contre pas toujours l'unanimité parmi les habitants des quartiers : l'automobiliste contemporain moyen est habitué à ne ralentir vraiment que si les mesures d'aménagement sont contraignantes et les zones 30 ne sont pas toujours jugées suffisamment sûres.

Parfois des mesures plus lourdes sont mises en place dans un second temps, mais manifestement la ville cherche, dans la mesure du possible, à éviter l'engrenage de la logique des aménagements. Dans les conditions actuelles, ce n'est pas facile.

Les «zones 30» existantes, à l'intérieur du réseau hiérarchisé des rues (réseau principal A en rouge et B en bleu, réseau ferroviaire en noir). Les rues du réseau de distribution (vert) ne peuvent actuellement pas être intégrées aux zones 30.
(Source : Plan directeur communal)



Inverser la logique

Ici aussi, la généralisation du 30 km/h permettrait de sortir de la logique d'exception du 30 km/h (avec des zones pas trop grandes, «sinon l'automobiliste oublie qu'il est dans une zone 30») à l'intérieur d'une ville où l'on roule à vitesse «normale», à 50 km/h – sachant ce que cela suppose de dépassements «normaux», à 60 et un peu plus...

Cela permettrait aussi de d'abaisser la vitesse sur les rues du «réseau de distribution» (voir plan), qui ne peuvent pas actuellement être intégrées aux zones 30.

Ce qui limite le plus souvent les dimensions des zones et, surtout, empêche de sécuriser dans leur ensemble des quartiers qui, du point de vue du fonctionnement, forment un tout : trajets des enfants pour aller à l'école ou chez des copains, accès aux commerces de quartier, etc.

Dominique von der Mühl



Zurich: tous les quartiers à 30

Le cas de la ville de Zurich est intéressant à plus d'un titre. En effet, la capitale économique de la Suisse a mis la totalité de ses quartiers d'habitation à 30 km/h. 115 des 120 zones prévues ont déjà été réa-

lisées, les 5 dernières faisant l'objet d'un recours. Elle a même réussi l'exploit de créer 80 zones 30 en une année. Le respect des vitesses et le taux d'acceptation de la population sont excellents. Pour ce faire,

elle a développé un «catalogue 30», en allemand «T30 Koffer». Plus d'information sur le passionnant site (en allemand) de la ville de Zurich <www.temop30.ch>.

Voyons plus en détail le

contenu de ce catalogue par le texte et l'image. Trois domaines sont concernés: *l'information, la signalisation, et si cela suffit pas, des mesures constructives.*

Alain Rouiller



Importante information auprès des riverains (commerçants et habitants), puis auprès des automobilistes, avec présence de la police sur le terrain. Dès la 3^e semaine, l'information est suivie de sanction (photo Genève).



Ralentisseur visuel. Pastille visuelle.
Marquage et changement de revêtement:
Fr. 1500.- (Fr. 2500.- pour la double pastille visuelle).



Ralentisseur visuel. Marquage au sol et pastille visuelle. La police zurichoise indique que ce type de ralentisseur visuel est efficace.



Mesure constructive. Mini rond-point avec double pastille rehaussée et totem. Très efficace.
Coût: Fr. 12700.- (pastille rehaussée simple: Fr. 7000.-).

Mesure constructive. Double ralentisseurs de type «cousin zurichois» devant l'école de la Bertastrasse. 2 x Fr. 7000.-
Combiné avec un rétrécissement qui empêche les croisements, cet aménagement très efficace permet de renoncer à la présence d'une patrouille scolaire



Vitesse et comportement sur la voie publique

Santé publique, éthique et prospective

«La liberté est la possibilité de participer à la définition des
contraintes qui s'imposeront à tous» (Albert Jacquard)



Un enjeu majeur au-
jourd'hui est de prendre la mesure des défis, parfois des dangers, que représentent les évolutions très rapides de la vie en communauté.

Tous nous avons tendance à être polarisés par nos intérêts et confort immédiats. Ce n'est pas de la sinistrose que de dire que la préoccupation pour le prochain, qu'il s'agisse des enfants et des personnes âgées du quartier ou des générations futures, vient souvent loin der-

rière la recherche du profit et du plaisir.

Vision tunnelisée

L'initiative «Rues pour tous» est une mesure de prévention, de convivialité et de santé publique.

A son sujet pourtant, on voit se manifester toutes les objections qui veulent démontrer qu'elle est complètement idéaliste et ne tient pas compte des «immenses» difficultés à la mettre en œuvre...

Illustration encore une fois de la vision tunnelisée de ceux qui ne veulent pas voir que nous devons absolument changer nos modes de penser et de nous comporter.

Sacrifices humains

Chacun observe que d'ores et déjà, à certaines heures de la journée dans nos villes, on va moins vite en voiture qu'à pied. Et ce n'est certainement

pas en accélérant chaque fois que l'occasion le permet qu'on améliore cette situation.

Il n'est pas inconvenant de rappeler ici qu'il n'y a pas de différence fondamentale entre les morts de la route de l'époque moderne, conséquences soi disant inévitables de notre volonté exacerbée d'autonomie individuelle et de précipitation, et les sacrifices humains des sociétés précolombiennes d'Amérique latine, par exemple.

Respect et retenue

L'avenir doit être fait, de multiples manières, de respect du prochain et de retenue dans nos démarches. Sinon, il n'y aura pas d'avenir vivable; il faut continuer à l'affirmer malgré les critiques et les ironies de «réalistes» myopes.

Dr Jean Martin,
médecin cantonal vaudois



Abonnement 2001

A retourner au Rue de l'Avenir, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: Fr. 30.-, soutien Fr. 100.-

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 40.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
- **Pro Juventute**
- **Pro Senectute**
- Association des Familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir
et Mobilité piétonne

Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 032/724 32 82

Fax 032/724 28 80

E-mail rue.avenir@imaginer.ch

www.rue-avenir.ch

CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Serge BEUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Porrentruy

☎ 032/466 61 41

Fax 032/466 48 02

E-mail sergebeuchat@rwb.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER

ATE - 18, rue Montbrillant

1201 Genève

☎ 022/777 10 02

Fax 022/777 10 05

E-mail alain.rouiller@span.ch

Centre de documentation de l'IREC / EPFL

Groupe de travail «La Rue»

Dominique von der MÜHLL

IREC-DA-EPFL

Case postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 42 07

Fax 021/693 38 40

E-mail

Dominique.Vondermuehl@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève

Alain ROUILLER

(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME

2D, passage du Cardinal

1700 Fribourg

☎ 026/424 76 65

Fax 026/424 71 96

E-mail espaces.env@vtx.ch

Jura

Serge BEUCHAT

(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel

Yolande NORTH

2, ch. de Fresens

2026 St-Aubin-Sauges

☎ 032/835 10 19

Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/322 94 64

Fax 027/322 91 49

Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation de l'IREC / EPFL