

# Rue de l'Avenir

**LE 30 KM/H  
POUR PLUS  
DE SÉCURITÉ**





# Editorial

## Les changements doivent se faire d'abord dans les têtes

*LES RESPONSABLES soucieux d'améliorer la prévention routière et la sécurité des déplacements sont confrontés à la difficulté de répondre à une situation apparemment contradictoire.*

*D'UNE PART les parents d'élèves demandent plus de sécurité routière sur le chemin de l'école. 92 à 98% des accidents d'enfants surviennent en effet dans les traversées de chaussées (voir p5). De plus les habitants demandent eux l'amélioration ou le maintien du cadre de vie dans leur quartier. Une étude récente montre que cela a un effet important sur le développement de l'enfant (voir p6).*

*D'AUTRE PART les communes peinent à répondre à ces demandes des parents et des habitants étant donné leur situation financière difficile.*

*ET POURTANT, UNE SOLUTION EXISTE: introduire le 30 km/h.*

*DANS LA QUASI TOTALITÉ DE LA VILLE, comme à Graz qui a vu une réduction des accidents graves de 37% (voir p11), dans un quartier, une rue ou devant une école. Les coûts peuvent être minimes: Fr 500'000.- pour toute la ville de Graz ou Fr 700'000.- pour 12 zones 30 en projet à Lausanne touchant un tiers de la ville. On est loin des coûts de près d'un million par rue comme on a pu le voir dans le passé.*

*LE GCR souhaite apporter sa contribution à cette prise de conscience:*

● *en contribuant à la sensibilisation des acteurs de la circulation, élément capital pour obtenir une adhésion à un changement d'attitude et d'habitude des usagers de la route (voir page 14). Les changements doivent se faire d'abord dans les têtes;*

● *en rappelant l'importance capitale de la réduction des vitesses sur le gravité des accidents (voir p11);*

● *en mettant à disposition un réseau de conseillers locaux (voir p 20);*

● *et enfin, en contribuant concrètement, par ce numéro spécial de Rue de l'Avenir, à la campagne de sensibilisation de l'ATE «zone 30 ça me branche».*

*Vous trouverez en annexe un autocollant et un dépliant qui proposent de mettre en pratique «librement» le 30 km/h dans nos quartiers.*

### *FAIRE MIEUX AVEC MOINS ?*

*En réponse à cette interrogation le GCR croit fermement que l'introduction du 30 km/h dans les quartiers sera une solution efficace et peu coûteuse pour assurer la sécurité routière à un coût supportable pour les communes. Le maintien ou l'amélioration du cadre de vie se fera toutefois souvent dans un deuxième temps seulement. La priorité étant donnée à la sécurité pour le plus grand nombre.*

*Cette «révolution en douceur des mentalités» ne pourra toutefois se faire qu'accompagnée d'une large sensibilisation de tous les usagers.*

ALAIN ROUILLER  
vice-président du GCR  
collaborateur de l'ATE

Photos  
3: Stadtmueuring, Köln 1987  
4: L.B.  
6: Dr. Marco Hüttenmoser, B.Kaji  
7: I.B.  
11: Ville de Graz  
12: L.B., A.I.

13: L.B.  
15: Jean Magnieux  
16: Patrik Lüthy, Gilles Simon  
17: ATE  
Couverture d'après photo B.Kaji  
Design  
Papik & Papik - Lausanne

*Ce numéro spécial de «Rue de l'Avenir» a été rédigé par Lydia Bonanomi, adjointe scientifique à l'IREC-EPFL (Institut de recherche sur l'environnement construit), Lausanne.*



# La rue appartient à tout le monde

LE RAPPORT ENTRE UN CONDUCTEUR protégé par une tonne de tôle lancée à grande vitesse et des piétons ou des cyclistes sans aucune protection est trop inégal.

## Lever le pied

L'abaissement des vitesses est le moyen clef d'une bonne cohabitation entre ces partenaires inégaux. Si une majorité des automobilistes roulait à 30 km/h, il n'y aurait pratiquement plus de piétons et de cyclistes tués, et très peu de blessés graves. Le risque que courent les piétons, et

surtout les enfants et les personnes âgées, deviendrait enfin acceptable.

## Faire respecter le 30 km/h par des mesures d'aménagement ou par la compréhension ?

POUR OBTENIR LE RESPECT de la limitation à 30 km/h, on peut contraindre les automobilistes à ralentir, par exemple en plaçant des rehaussements et des chicanes sur la chaussée. Mais le seul véritable moyen pour obtenir une conduite prudente, c'est de les amener à comprendre le sens d'une limitation de la vitesse.

Les conducteurs, qui sont d'ailleurs souvent des parents, ne se rendent pas compte du danger qu'ils représentent. Il faut donc les convaincre de la différence qui existe entre rouler à 50 km/h et rouler à 30 km/h.

## L'évolution de la modération de la circulation : d'une conception ponctuelle à la conception globale

AU DÉBUT, la modération de la circulation était réservée aux rues de quartier. Mais on a vite dû se rendre à l'évidence qu'il fallait aussi faire quelque chose pour les piétons et les cyclistes sur les routes principales, car c'est là que les accidents sont les plus nombreux et les plus graves. C'est ainsi qu'est née, au début des années quatre-vingts, aux Pays Bas, la notion de modération globale du trafic, englobant les rues de quartier et les routes principales.

LA DISTANCE DE FREINAGE DES VÉHICULES diminue de façon beaucoup plus importante que la vitesse. Ainsi, l'abaissement de moitié de la vitesse réduit la distance de freinage des trois quarts. Nous avons tous appris ce fait, mais nous ne l'avons pas vraiment assimilé, car, au volant d'une voiture, nous ne nous rendons pas vraiment compte du danger que nous représentons, ni de la différence capitale qui existe entre rouler à 50 km/h et rouler à 30 km/h.

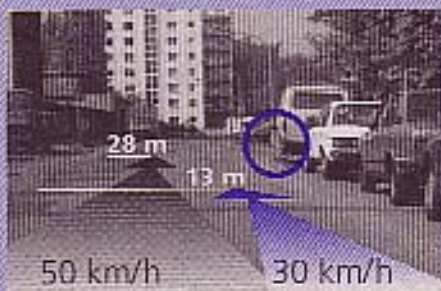
50 km/h



30 km/h



A 50 km/h, l'automobiliste concentre son regard sur la route. A 30 km/h, il peut aussi observer les abords de la chaussée et remarquer l'enfant qui s'élance devant lui.



Les conséquences d'une situation typique (un enfant qui s'élance sur la chaussée) :

A 50 km/h, l'automobiliste n'a même pas commencé à freiner qu'il entre en collision avec l'enfant qui s'élance sur la chaussée à 13 mètres devant lui. Dans 45% des cas, le piéton est mortellement blessé, et dans 55% des cas grièvement blessé.

A 30 km/h, l'automobiliste a le temps de s'arrêter et la collision n'a pas lieu. Si, par malheur, l'enfant s'élance à moins de 8 mètres devant la voiture, il y a certes collision, mais avec des suites beaucoup moins graves (5 à 10% de décès, des blessures légères dans la grande majorité des cas).



La vitesse de 50 km/h est incompatible avec la priorité des piétons, car, dans de nombreuses situations, le conducteur ne peut pas s'arrêter à temps. Il ne s'agit pas seulement du cas où des voitures stationnées cachent les piétons, mais aussi des situations de visibilité rendue difficile par l'obscurité, par la pluie ou par un environnement complexe, comme celui de la photo ci-dessus, où l'enfant qui attend est «noyé» dans beaucoup d'autres indices visuels. Dans un tel cas, l'automobiliste peut mettre jusqu'à 6 (et même 8) secondes pour enfin réagir, ce qui implique qu'il doit voir l'enfant depuis une distance de 110 mètres pour pouvoir s'arrêter à temps.



Selon cette conception globale, le problème des rues de quartier devait être réglé par la limitation légale de la vitesse à 30 km/h. Les mesures pour améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes (refuges, aménagements cyclables, etc.) devaient être réservées aux routes principales.

Ce principe a été mis en pratique à grande échelle, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Autriche. Dans plusieurs grandes villes de ces pays, 80 à 90 % de la population vit actuellement dans des zones 30. Et cela a porté des fruits :

Dans les zones 30, le nombre de blessés a fortement reculé. Les habitants, surtout les parents, sont apaisés, car ils savent leurs enfants moins en danger. Le cli-

mat se fait calme, d'autant plus que les automobilistes sont majoritairement acquis aux zones 30.

LES GENS SONT PARFOIS RÉTICENTS avant la mise en place d'une zone 30 dans leur quartier, mais cette réticence disparaît largement une fois la zone installée. A Neuchâtel, par exemple, dans 5 zones où rues limitées à 30 km/h, 75% à 100% des habitants interrogés six mois après l'installation, et 71% à 100% des automobilistes se sont déclarés favorables au 30 km/h, alors que dans un quartier où la zone 30 n'était pas encore réalisée, les opinions favorables n'étaient que de 64% pour les habitants et de 60% pour les automobilistes.

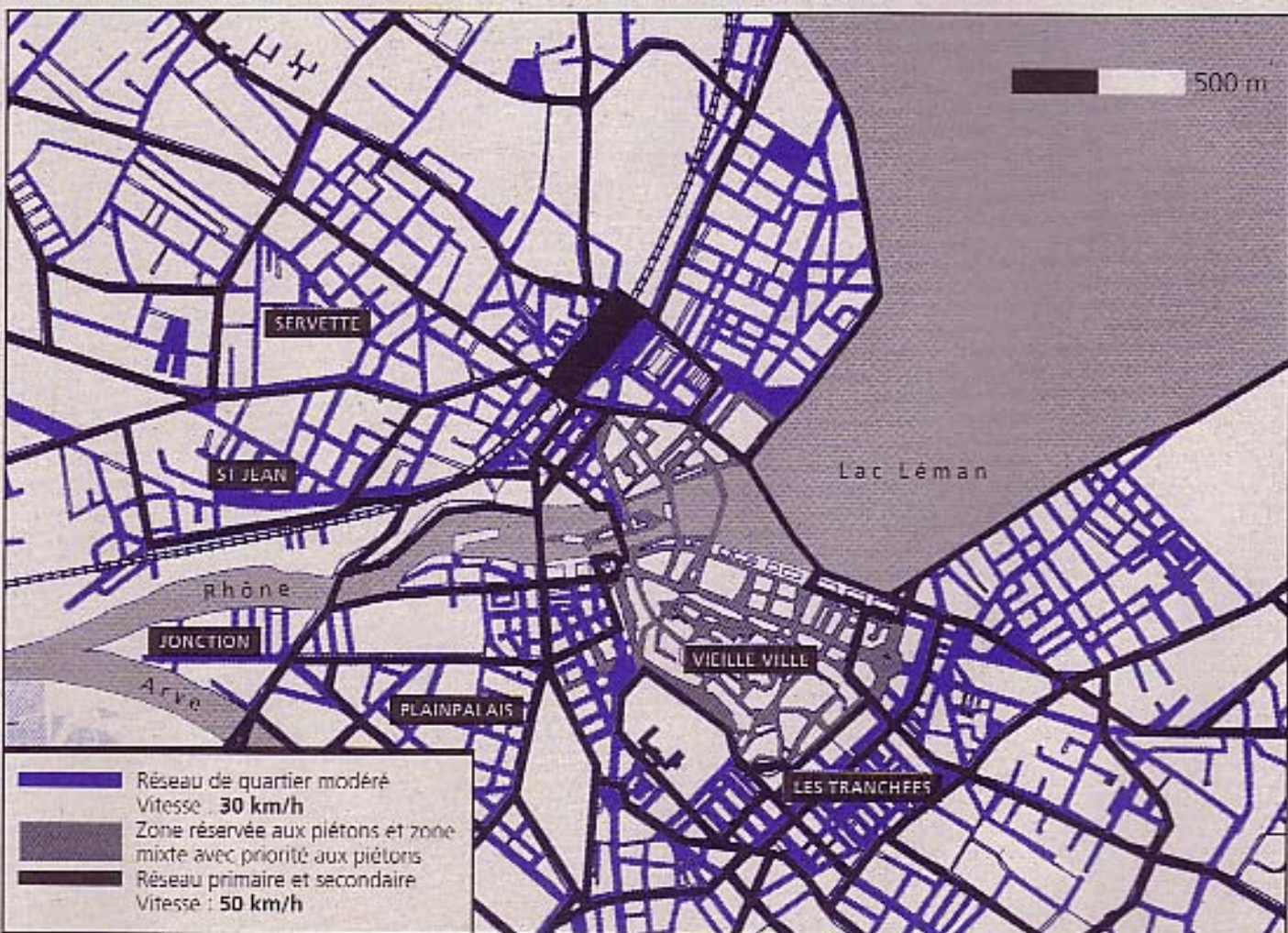


La zone 30 permet d'éviter la forêt de signaux qu'il faudrait placer à chaque intersection de rue. Le signal de limitation des vitesses est placé uniquement aux différentes entrées de la zone.

#### PLAN DE GENÈVE AVEC ROUTES PRINCIPALES ET ZONES 30

Généralement, les mesures de modération de la circulation ont été prises ponctuellement, souvent non pas dans les quartiers où le trafic était le plus dangereux, mais là où les habitants avaient eu les moyens de convaincre les autorités. Avec les caisses vides, la plupart des communes ne peuvent simplement plus payer de tels aménagements.

La zone 30 est égalitaire, car le principe consiste à modérer rapidement tous les quartiers d'une commune.





**D**epuis 1989, le nouvel article 2a de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière donne la possibilité de créer des zones 30 aussi en Suisse. Les instructions du Conseil fédéral qui définissent les conditions de réalisation de zones 30 sont assez restrictives, mais elles n'empêchent pas les cantons et les communes de réaliser des projets étendus.

SELON CES INSTRUCTIONS, LES ROUTES principales sont exclues des zones 30 et la superficie d'une zone 30 ne doit pas dépasser 0,4 km<sup>2</sup>, exceptionnellement 0,7 km<sup>2</sup> (en Allemagne, la plupart des zones font environ 2 km<sup>2</sup> à 2,5 km<sup>2</sup>, et jusqu'à 4 km<sup>2</sup>). Une expertise relativement coûteuse doit justifier l'opportunité de créer les zones envisagées et déterminer le type de mesures d'accompagnement nécessaires : «Lorsque le niveau des vitesses mesurées permet de conclure que la limitation de vitesse prévue dans une zone sera mal respectée, on ordonnera des mesures de construction en vue d'améliorer le taux d'observation de ladite limitation...». Ces mesures sont souvent importantes et coûteuses (leur prix, au m<sup>2</sup> de route, atteint souvent Fr. 15.- et peut monter jusqu'à Fr. 30.- et plus). On voit que le Conseil fédéral compte sur les ralentisseurs pour faire respecter le 30 km/h. Mais, suite à une pétition, le conseiller fédéral Kohler, dans sa réponse datée du 24 octobre 1994, parle, au lieu de «mesures de constructions», de «mesures d'accompagnement», dont il précise qu'elles comprennent la signalisation, le marquage, l'aménagement de la rue ou des mesures constructives. Bref, la philosophie des directives consiste à dire qu'il faut être prudent avec les zones 30 et qu'elles doivent plutôt rester l'exception. Mais, en même temps, les instructions laissent une assez grande marge d'interprétation et elles n'empêchent pas les cantons et les communes de réaliser des projets étendus.

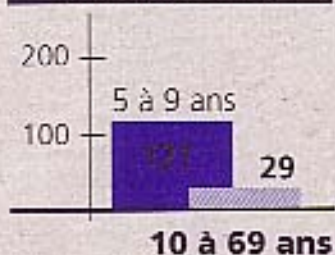
La compétence pour autoriser des zones 30 est détenue par les autorités cantonales, plus éloignées des habitants que les autorités communales.

UNE DES DIFFICULTÉS AVEC LA LOI réside dans le fait que ce sont les autorités cantonales qui sont compétentes pour son application. Or, les autorités communales sont beaucoup plus proches des préoccupations des habitants. Des exceptions existent pour les grandes communes, car les cantons peuvent leur déléguer la compétence. Ce n'est donc pas un hasard si les projets d'envergure sont entrepris par les villes.

## Trop d'enfants à pied ou à vélo sont victimes de la route

La quasi-totalité des accidents arrivent lorsque le piéton traverse la chaussée. Les enfants sont particulièrement menacés lorsqu'ils traversent la rue. En Suisse, en 1991, sur les routes principales, 98 % de tous les accidents des piétons de 5 et 6 ans étaient arrivés lorsque ceux-ci traversaient la chaussée. Quant aux routes secondaires, le taux était de 92 %.

Piétons victimes (blessés et tués)

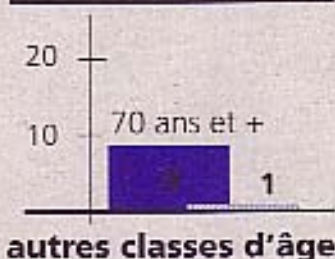


Victimes sur 100'000 habitants du même âge.

Les piétons victimes de 5 à 9 ans sont **4 fois plus nombreux** que ceux de 10 à 69 ans

(Office fédéral de la statistique, 1993)

Piétons tués

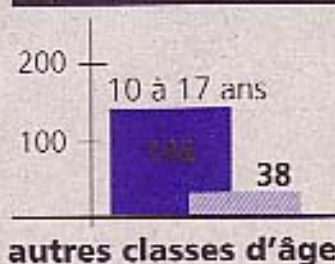


Tués sur 100'000 habitants du même âge.

Les piétons tués de 70 ans et plus sont **9 fois plus nombreux** que ceux d'autres âges

(Office fédéral de la statistique, 1993)

Cyclistes victimes, passagers compris



Victimes sur 100'000 habitants du même âge.

Les cyclistes victimes de 10 à 17 ans sont **4 fois plus nombreux** que ceux d'autres âges

(Office fédéral de la statistique, 1993)



# Le danger du trafic freine l'épanouissement des enfants et les empêche d'acquérir progressivement leur autonomie

«L'enfant n'a rien à faire sur la route, ou alors il faut l'accompagner». Combien de fois n'entend-on pas cette phrase et souvent dans la bouche de conseillers municipaux ou d'experts en matière de sécurité routière qui, sans plus réfléchir, laissent la tâche de l'accompagnement aux parents. Ils ont oublié tout ce qu'ils pouvaient faire librement dans les rues quand ils étaient eux-mêmes enfants. Notons aussi que l'accompagnement ne constitue pas une sécurité absolue, puisqu'un quart des accidents dont sont victimes les enfants surviennent alors qu'ils sont accompagnés.

DEPUIS PEU, des psychologues (voir Hüttenmoser dans la bibliographie) se sont intéressés à la question et l'on sait à présent que cette dépendance ne représente pas seulement une forme de sacrifice pour les parents, mais qu'elle a des incidences considérables sur le développement des enfants. Parmi eux, ceux qui disposent d'un environnement favorable sont nettement plus avancés dans leur développement moteur et social et sont également plus autonomes que les enfants vivant dans un environnement menacé par le trafic.



Les enfants qui peuvent sortir seuls ont beaucoup plus de camarades de jeu. Ils organisent de longs moments de leur vie quotidienne de façon indépendante et la nature de leurs jeux, qu'ils inventent eux-mêmes, favorise leur socialisation.



Sur les places de jeux publiques, les jeux purement physiques (toboggan, balançoire) dominent largement. Les jeux de groupes, qui sont les plus favorables au développement des enfants, ne peuvent souvent pas s'établir, car les enfants ne se connaissent pas suffisamment et leurs jeux ne peuvent pas durer.



Le chemin de l'école est un lieu de socialisation important, riche en contacts avec l'environnement. L'enfant accompagné par un parent ou, pire, mené en voiture, est privé de tout cela.



# L'éducation a des limites, il faut adapter le trafic aux enfants

PARMI LES MESURES d'amélioration de la sécurité des enfants, l'éducation occupe depuis toujours la première place. Or, s'il est certain qu'il faut donner la meilleure éducation routière aux enfants, nous savons maintenant que celle-ci a des limites.

La traversée de la chaussée, qui, pour un adulte, est une opération banale, se révèle très complexe pour un enfant âgé de moins de 12 ans.



Un enfant se trouve sur le passage, derrière une voiture stationnée. Il voit le véhicule qui s'approche, mais le conducteur ne peut pas apercevoir la petite tête qui dépasse à peine. L'enfant croit que l'automobiliste l'a vu et qu'il s'arrêtera. Il traverse...



Un enfant regarde à gauche et voit une voiture au loin. Puis il regarde à droite et se concentre sur la voiture qui s'approche. La voiture de droite passée, il oublie de regarder à nouveau à gauche et s'élance...



Une voiture s'arrête pour laisser passer un enfant. Pour celui-ci, c'est un ordre et il s'élance, sans regarder à droite.

**L'enfant n'est pas seulement plus petit que l'adulte, ce qui fait que les voitures lui cachent la vue et le cachent, mais il y a une multitude d'autres différences. Par exemple:**

- L'enfant ne sait pas bien évaluer ni les vitesses des voitures ni les distances.
- Il confond souvent la gauche et la droite.
- Son champ d'observation est réduit (180° chez l'adulte, 70° chez l'enfant).
- Il traite beaucoup moins d'informations à la seconde (quatre secondes sont nécessaires à l'enfant pour constater qu'un véhicule se déplace vers lui, contre un quart de seconde chez l'adulte).
- L'enfant qui, caché derrière une voiture ou un buisson, voit une voiture, croit qu'il est vu par l'automobiliste.
- L'enfant concentre souvent son attention sur une seule chose. Par exemple, lorsqu'il est en retard sur le chemin de l'école, il ne s'arrête pas au bord du trottoir, n'observe pas et traverse en courant.
- L'enfant croit qu'une voiture peut s'arrêter instantanément.
- La voiture en soi ne fait pas peur à l'enfant, c'est un objet très familier et il a de la peine à s'imaginer qu'elle peut devenir dangereuse.
- L'enfant peut avoir regardé à gauche et à droite, sans pour autant avoir aperçu les voitures qui s'approchent.
- En groupe, l'enfant suit les autres.
- L'enfant s'imagine que les zébrures lui garantissent une sécurité totale.
- Etc, etc.



# Le 30 km/h est un compromis acceptable par tous

## Pourquoi pas 40 km/h ?

\*\*\*\*\*

NOUS NOUS RALLIONS à la position du Bureau suisse de prévention des accidents qui recommande de renoncer aux zones 40 car, outre le fait que cette réduction de vitesse est insuffisante, l'existence de différents types de zones présente l'inconvénient d'une trop grande diversité des réglementations.

## A 30 km/h, comparée à 50 km/h, la relation entre l'automobiliste et le piéton devient «humaine»

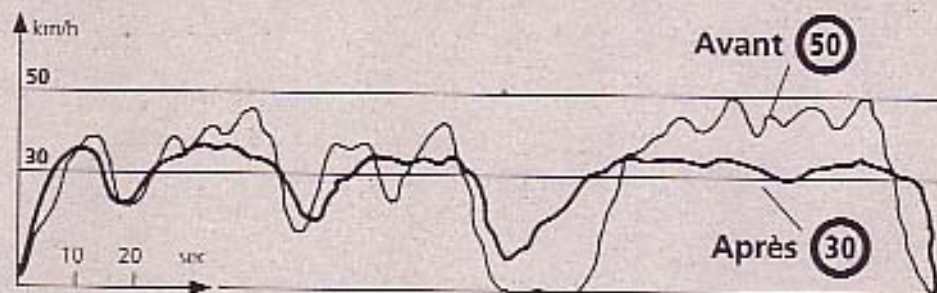
\*\*\*\*\*

La communication entre piéton et automobiliste devient possible. Il faut savoir que cette communication demande du temps. Un message émis doit être reçu sans équivoque et celui qui le reçoit doit pouvoir réagir de façon à ce que

l'émetteur perçoive explicitement sa réaction (manifestation de l'intention de traverser, ralentissement du véhicule, plus rarement geste ou regard du conducteur). A 50 km/h, cette communication n'est presque jamais possible.

A 30 km/h, les conducteurs sont bien mieux disposés à s'arrêter. L'une des grandes difficultés avec la priorité des piétons, c'est qu'il paraît absurde de stopper une tonne de tôle pour réduire de quelques secondes l'attente d'un piéton. Le problème, c'est que cela peut être fatal. L'une des situations les plus dangereuses est celle où l'automobiliste croit que l'enfant qui attend sur le bord du trottoir ne traversera qu'après son passage mais, même s'il a vu la voiture, l'enfant peut soudain, pour mille raisons, s'élancer sur la chaussée et c'est l'accident à vitesse élevée. A 30 km/h, l'arrêt du véhicule exige moins d'énergie cinétique et – les observations l'ont prouvé – les conducteurs s'arrêtent beaucoup plus souvent.

# Le 30 km/h a d'autres avantages



Profils des vitesses mesurés sur une route à Buxtehude, près de Hambourg. A 30 km/h, les phases d'accélération sont moins nombreuses, moins intenses et plus courtes.

	CONDUITE «HABITUELLE»*	CONDUITE CALME
Oxydes d'azote (NOx) (pluies acides, smog d'été, voies respiratoires)	-15%	-40%
Monoxyde de carbone (CO) et hydrocarbures (HC) (cancérogènes)	+ ou - 0	10 à -20%
Consommation d'essence et dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> ) (effet de serre, réchauffement du climat)	+ ou - 0 (exception: + 10%)	10 à -20%

\* La conduite «habituelle» est celle d'automobilistes n'ayant reçu aucune consigne. La conduite calme est celle d'automobilistes à qui l'on avait recommandé de rouler aussi régulièrement que possible et de passer la 3<sup>e</sup> vitesse dès 25 à 27 km/h.

Chiffres tirés d'une récente étude suisse (Hüsler et al), menée dans le cadre du programme national de recherche «Ville et transports», qui arrive à la conclusion, concernant les mesures effectuées dans des zones 30, que «les résultats, quoiqu'inégaux, sont la plupart du temps clairement positifs.»

## Le 30 km/h protège l'environnement

\*\*\*\*\*

LA LIMITATION À 30 km/h réduit les émissions polluantes et parfois même la consommation d'essence. Cela provient du fait qu'à 30 km/h, les phases d'accélération qui permettent d'atteindre la vitesse maximale après chaque ralentissement sont plus courtes et moins intenses qu'à 50 km/h. Or, ce sont ces phases-là qui produisent le plus d'émissions polluantes et qui font consommer le plus d'essence. Les meilleurs effets sont obtenus lorsque les conducteurs adoptent une conduite à la fois régulière et à bas régime (30 km/h en troisième vitesse).

IL FAUT NOTER que les zones 30 n'apportent qu'une contribution limitée à la réduction des émissions polluantes, car, si la longueur du réseau des rues de quartier représente



en général environ trois quarts de la totalité du réseau routier, seul un quart du trafic s'y déroule.

#### *Moins de bruit*

\*\*\*\*\*

LA CONDUITE calme réduit également le bruit. Dans les zones 30, on a souvent mesuré des réductions de 3 à 4 décibels. Ce résultat correspond à celui d'une diminution de moitié du volume de trafic sur une route moyennement chargée.

A NOTER QUE l'on a mesuré des réductions des émissions sonores allant jusqu'à 9 dBA dans des zones 30 où des mesures de dissuasion du trafic de transit avaient été prises.

#### *Le trafic est plus fluide à 30 km/h, la capacité d'écoulement du trafic augmente*

\*\*\*\*\*

C'EST COMME pour des spectateurs dans un stade de sport. Chacun sait que plus ils se pressent vers la sortie, moins ils parviennent à sortir. Certains documents situent la vitesse optimale entre 50 km/h et 60 km/h. Or, ces chiffres ne tiennent compte que de la distance entre les véhicules, distance qui augmente avec la vitesse, et ils négligent les autres éléments présents sur les routes en milieu bâti: de nombreux carrefours, débouchés, stationnements, passages pour piétons, véhicules rapides et lents, dépassements. Chaque obstacle donne lieu à des réactions en chaîne qui dépendent des temps de réaction des conducteurs et à un flux d'autant plus irrégulier que la vitesse est élevée. Selon des recherches anglaises basées sur l'observation de situations réelles, l'optimum se situerait, pour la plupart des routes urbaines, entre 20 et 40 km/h.

#### *La perte de temps est négligeable*

\*\*\*\*\*

SI TOUTES LES RUES DE QUARTIER des communes étaient aménagées en zone 30, la durée moyenne du parcours moyen de l'automobiliste (de porte à porte) s'allongerait de 3 % au maximum.

Expériences avec les zones 30:

## Quelles mesures pour quels effets?

#### *Les effets sur les vitesses des différentes mesures d'accompagnement du signal «zone 30»*

\*\*\*\*\*

LORSQUE, à l'intérieur des localités, l'on a passé de la limitation 60 km/h à la limitation 50 km/h, personne n'a exigé des ralentisseurs ou des aménagements rendant cette limitation plausible. Il a simplement été dit à la population que le 50 km/h était nécessaire pour réduire le danger du trafic dans les localités. Or, curieusement, pour le 30 km/h, l'on a d'emblée admis que les automobilistes ne comprendraient pas sa nécessité et l'on a donc décidé qu'il fallait les obliger à réduire leur vitesse au moyen de ralentisseurs physiques ou d'aménagements qui transforment le caractère des rues. Cela s'explique peut-être par le fait que, dans la phase précédente, les ralentisseurs avaient été le seul moyen pour modérer le trafic. La question de savoir quels sont les effets des différentes mesures d'accompagnement du signal est intéressante, car la réponse a des conséquences importantes sur les coûts des zones 30 et, par conséquent, sur le rythme de leur réalisation.

#### *Les résultats les plus fiables proviennent d'Allemagne*

CE PAYS dispose de la plus importante expérience, grâce au fait qu'il a laissé les communes expérimenter les zones 30 librement durant 5 ans, de 1985 à 1989. On les compte actuellement par dizaines de milliers et, dans de nombreuses grandes villes, 70% à 90% des gens vivent dans des zones 30. Le gouvernement

a financé le suivi de ces expériences et l'on dispose ainsi d'importants résultats d'enquêtes menées dans les zones 30 les plus diverses.

#### *Les mesures d'accompagnement*

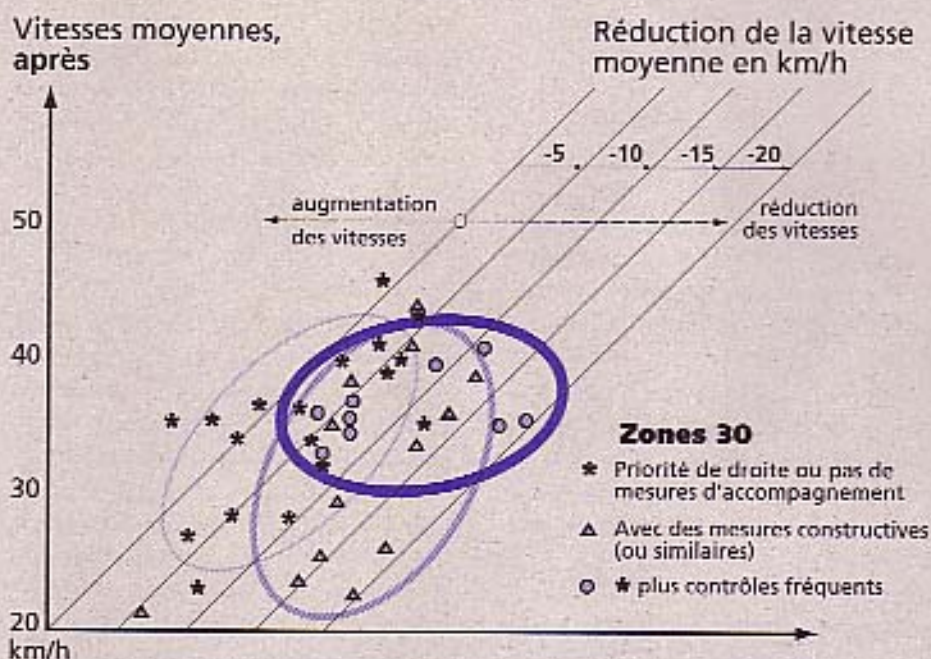
ON DISTINGUE les mesures dites constructives des «autres mesures d'accompagnement». Les premières comportent les «ralentisseurs» (rehaussements, décrochements horizontaux, rétrécissements) et les mesures destinées à améliorer le confort des piétons et la qualité esthétique des rues (élargissements de trottoirs, arbres, etc.). Les autres mesures d'accompagnement comportent la modification de règles de circulation (surtout le rétablissement de la priorité à droite, mais aussi le double sens de circulation, la suppression des passages pour piétons, des feux de circulation, etc.), la suppression de marquages superflus, la modification du marquage du stationnement (créant des rétrécissements ou des décrochements horizontaux), le marquage répété de pictogrammes «30 km/h», parfois des plots en béton et autres «sculptures» portant le signal «zone 30», placées surtout à l'entrée des zones, etc.

LE RÉTABLISSEMENT de la priorité à droite occupe une place particulière. En Allemagne comme en Suisse, on recommande l'application systématique de cette mesure, laquelle réduit la vitesse d'approche des carrefours (auparavant prioritaires) d'environ 15 km/h. Evidemment, l'effet de cette mesure est nettement plus important dans des quartiers traditionnels à damier, où les carrefours sont nombreux.

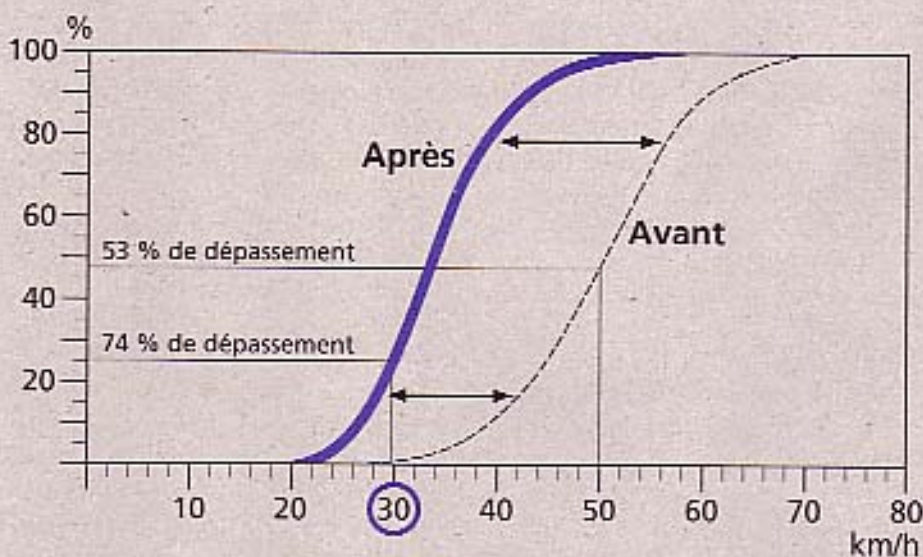


	V85 avant	V85 après	Différence
Arlesheim, aux abords d'un détachement horizontal	46,8 km/h	39,8 km/h	-7 km/h
Birsfelden, à 300 m d'un rétrécissement	54,8 km/h	45,1 km/h	-8,7 km/h
Pratteln, à 10 m d'une intersection	46,8 km/h	40,6 km/h	-6,2 km/h

Réductions des vitesses V85 mesurées vers différents types de mesures dans des zones 30 à Bâle-Campagne.



Les vitesses moyennes avant/après mesurées dans des secteurs de villes placés en zone 30, avec ou sans mesures constructives et avec ou sans contrôles radar systématiques (Source: Bilanz Tempo 30).



Ce diagramme indiquant les vitesses mesurées sur une route importante à Buxtehude, près de Hambourg, montre que les vitesses élevées baissent davantage que les vitesses plus lentes et que le taux de dépassement de la vitesse autorisée augmente par rapport au 50 km/h.

### Les différentes mesures d'accompagnement ont des effets très variables

NATURELLEMENT, la solution extrême, avec un «ralentisseur» tous les 50 mètres, conduit en général à un abaissement des vitesses de circulation supérieur à une solution minimale. Mais, à y regarder de près, on est surpris par la grande variété des effets de différentes mesures d'accompagnement sur les vitesses de circulation.

Pour la même mesure, on observe des vitesses fort différentes et, vice versa, on mesure des vitesses similaires pour des mesures différentes

CELA S'EXPLIQUE par le fait que d'autres éléments que la mesure elle-même interviennent: le style de conduite, des obstacles sur la chaussée (manœuvres de stationnement, cyclistes, etc.). La présence de trafic de transit joue également un rôle non négligeable, car les automobilistes en transit roulent jusqu'à 8 km/h plus vite que les riverains. Il est ainsi pratiquement impossible d'établir une relation automatique entre type de mesure et abaissement des vitesses de circulation. Seul le rehaussement de la chaussée fait exception. Celui-ci a toujours un effet ralentisseur important. Mais cet effet est ponctuel; 50 mètres plus loin, on trouve les vitesses les plus variables.

### Les vitesses élevées baissent davantage que les vitesses moyennes

ON OBSERVE SOUVENT que, plus les vitesses initiales sont élevées (il s'agit en général de routes larges et rectilignes), plus les vitesses baissent. Le meilleur effet est donc obtenu sur les routes les plus dangereuses.

### Le taux de non-observation du 30 km/h

C'EST UN FAIT que le taux de non-observation de la limitation de vitesse est nettement plus élevé dans les zones 30 que sur les routes limitées à 50 km/h. Nous pensons qu'il ne faut pas hésiter à procéder à des contrôles sévères si l'on veut obtenir un meilleur respect de la limitation



de vitesse. D'autre part, il vaut mieux avoir une réduction modeste des vitesses, et donc une diminution des victimes d'accidents dans tous les quartiers, en acceptant un taux relativement élevé de non-observation, que quelques rares zones où la limitation serait mieux respectée.

#### Avec la durée, les vitesses baissent encore

CONTRAIREMENT à ce que l'on pouvait craindre, les vitesses n'augmentent pas avec le temps, mais elles continuent de baisser, car les automobilistes s'habituent à rouler plus lentement.

#### Les effets sur le nombre et la gravité des accidents

SI LE NOMBRE D'ACCIDENTS augmente parfois, en revanche celui des blessés diminue. Un ralentissement, même modeste, des vitesses a un effet considérable sur le nombre des victimes de la route. Par exemple à Hambourg, la réduction de V85 (vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des véhicules) n'a été que de 4,6 km/h, et la diminution du nombre de blessés de 26%.

LA RELATION ENTRE les différents types de mesures et les accidents est encore moins évidente qu'entre importance et types de mesures et vitesses. Ainsi, dans des zones sans mesures d'accompagnement, dans le Bade-Wurtemberg et à Dortmund, on a observé des diminutions du nombre de victimes de 9, 18 et 42%. Dans deux autres zones de Bade-Wurtemberg, avec des mesures d'accompagnement, ces diminutions étaient de 17 et 31%.

L'APPLICATION ÉTENDUE des zones 30 à l'ensemble des quartiers d'une commune, l'intensité des campagnes d'information et les contrôles radar semblent jouer un rôle important sur la diminution des accidents. Par exemple, à Fribourg-en-Brisgau, dont les autorités ont agi à ces niveaux-là plutôt que de placer des mesures sur la route, le nombre de blessés a diminué de 76% et il n'y a plus eu de blessés graves.

## Graz, le 30 km/h pour toute la ville

*Avec ses 240'000 habitants, Graz est la deuxième ville d'Autriche. Elle a opté pour le modèle proposé par l'Association des Villes Allemandes qui consiste à ériger le 30 km/h comme règle générale en ville.*

À L'INTÉRIEUR DE la ville, il n'y a pas de signaux «30 km/h». Les zones 30 sont simplement reconnaissables au pictogramme «30» marqué aux entrées et répété à l'intérieur dans les grandes zones.

GRAZ avait déjà pris des mesures de modération de la circulation dans quelques quartiers. Au début 1992, la municipalité se trouvait confrontée à 167 nouvelles demandes de la part de groupes d'habitants. Le compte était vite fait : avec les maigres moyens financiers disponibles, la satisfaction de toutes ces demandes aurait pris 60 ans ! Au lieu de privilégier au compte-gouttes quelques habitants, la municipalité a opté pour l'introduction du 30 km/h dans les 167 quartiers. En automne 1992, le tout était réalisé à l'essai, pour seulement 510'000 francs suisses. Et ce fut le succès immédiat. Si, au début de l'essai, seulement 44% de la population se montrait favorable, deux mois après, cette proportion était de 72% (66% des automobilistes). Grâce à la vaste



Le panneau d'entrée en ville. On peut rouler à 50 km/h sur les routes principales, reconnaissables au fait que celles-ci sont prioritaires (il n'y a donc aucun signal «50 km/h»).

campagne de sensibilisation et au débat d'idées dans la presse, chaque habitant de Graz a pu être informé sur la question du 30 km/h et s'est fait son opinion.

LA POLICE soutient l'opération : 12 radars mobiles et fixes sont continuellement en fonction. Il n'y a pas eu de levée de boucliers contre les sanctions (la police est sévère mais, de nuit et pour des dépassements faibles, elle ferme un œil).

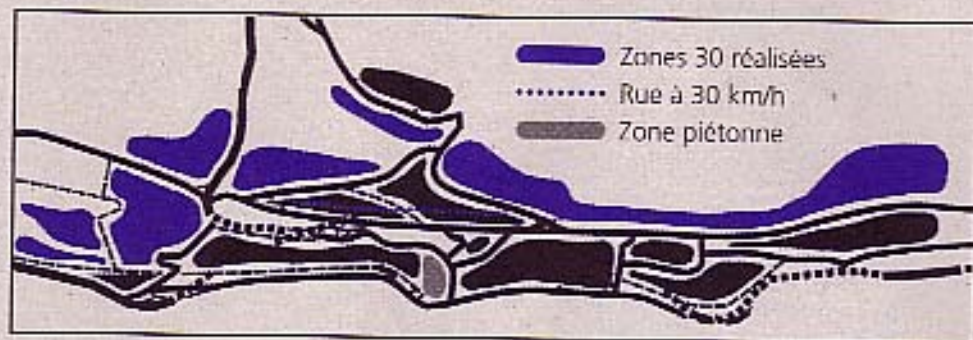
L'observation des comportements montre que les conducteurs sont devenus plus respectueux vis-à-vis des piétons, même sur les routes principales. Pour la municipalité, la sensibilisation de la population a mené à une nouvelle culture de la conduite.

QUANT À LA SÉCURITÉ, même si les vitesses n'ont pas baissé de façon spectaculaire (40% des automobilistes dépassent encore les 30 km/h et 8% les 40 km/h), les accidents avec des victimes ont reculé de 30% et le nombre de blessés graves de 37%.



# Les zones 30 en Suisse

L'expérience suisse n'a pas de commune mesure avec les expériences allemandes et autrichiennes, car les zones 30 restent un phénomène ponctuel. Plusieurs villes et localités de Suisse alémanique et, pour la Suisse romande, Neuchâtel, Couvet et maintenant le canton de Genève, ont bien un projet global, mais celui-ci se réalise lentement. Ainsi, la plupart des quelques 190 zones 30 de Suisse – dont 47 en Suisse romande – sont petites et isolées.



A **Neuchâtel**, les zones 30 se réalisent progressivement. Actuellement, environ 1/3 des habitants vit en zone 30. Parallèlement, de nombreux aménagements (refuges, zones polyvalentes en milieu de chaussée, dans des carrefours, giratoires, et même deux rehaussements) ont été réalisés sur des routes principales.



Conception globale de modération de la circulation à **Couvet**, dans le Val de Travers (3'000 habitants) : sur la route cantonale principale, des portes, des giratoires, des refuges, une allée d'arbres. Sur la grand'rue, un aménagement pour modérer la circulation et embellir l'espace. Dans les rues de quartier, 4 zones 30.



Zone de Serrières-nord à Neuchâtel. Pour les premières zones 30, les instructions fédérales ont été suivies à la lettre. Elles étaient trop petites et de nombreuses mesures constructives ont été prises. Ces petites zones ont ainsi coûté environ Fr. 100'000.-



Zone 30 des Charmettes. Les nouvelles zones 30, beaucoup plus grandes, ont coûté seulement Fr. 35'000.-. On peut déplorer le fait que les entrées n'ont pas été bien marquées.

LES ESSAIS MENÉS par des cantons et des villes suisses ont débouché sur différentes recommandations aux communes, dont les cantons s'inspirent. Ainsi, selon l'IVT (Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau de l'EPFZ), il faut renoncer à la zone 30 dans les rues où l'on roule déjà lentement. Dans les rues où les vitesses V85 se situent entre 35/kmh et 44 km/h, rues qui forment probablement la majorité, il faut accompagner le signal «30 km/h» de mesures constructives et, enfin, dans les rues où l'on roule encore plus vite (donc les rues les plus dangereuses), il faut renoncer à la zone 30, à moins de réorganiser la circulation et de procéder à un réaménagement complet. Si une commune de taille moyenne veut suivre de telles recommandations pour réaliser ses zones 30, elle doit prévoir un budget se chiffrant par millions.

EN CONTRASTE avec ce type de recommandations, des Länder allemands encouragent vivement les solutions globales. Par exemple, en octobre 1992, le Ministre de l'urbanisme et des transports du Land Westphalie (17,3 millions d'habitants, plus de 18'000 zones 30 existantes à l'époque) a envoyé aux communes une lettre urgente, où on lit des phrases comme «*Les expériences des dernières années ont montré que le meilleur effet est obtenu là où le 30 km/h recouvre une étendue aussi vaste que possible... Nous voulons de la sécurité pour le plus grand nombre. Rouler à 30 km/h doit devenir une habitude... Des aménagements coûteux pour des rues ou zones isolées n'entrent plus en ligne de compte...*»



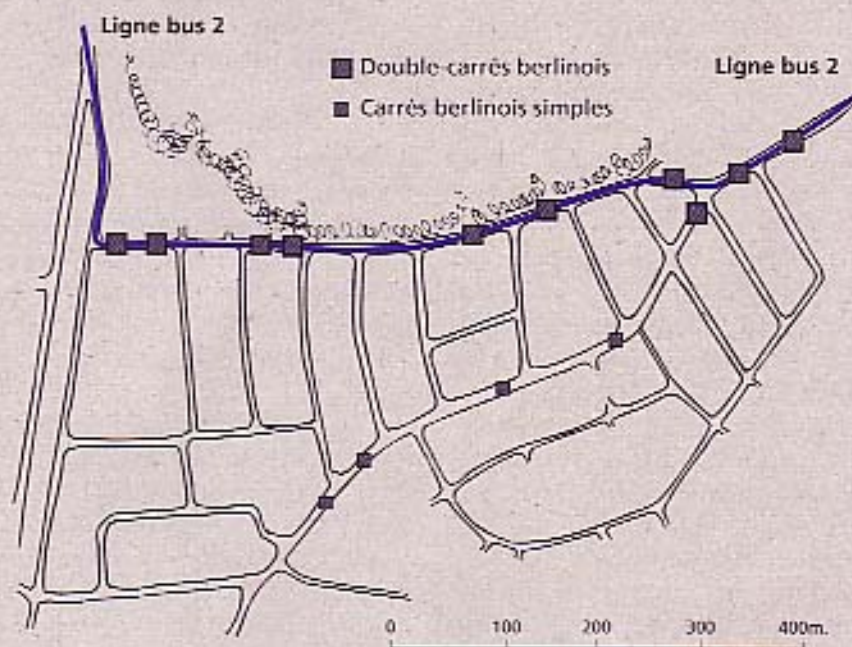
# Les transports publics et les zones 30

LA VITESSE 30 KM/H est, du moins théoriquement, en contradiction avec l'amélioration recherchée des performances des transports publics. En Allemagne, de nombreuses lignes de bus passent dans des zones 30. Selon une enquête menée en 1987, la plupart des lignes ne traversaient qu'une seule zone 30, mais quelques-unes en traversaient plus de trois. La longueur des trajets en zone 30 mesurait dans 80% des cas moins de 1,2 km et dans 46% des cas moins de 600 mètres. Les augmentations effectives de la durée des trajets des bus dans des zones 30 ont été mesurées pour de nombreuses lignes de bus. Elles étaient la plupart du temps de l'ordre de 40 à 50 secondes par km. Dans la majorité des cas, toujours en Allemagne, ces pertes de temps peuvent être rattrapées aux terminus. Le problème devient critique lorsqu'une ligne traverse plusieurs zones 30 et qu'il n'y a pas de réserve de temps au terminus. Dans ces cas, il faut introduire des bus supplémentaires. Mais, avant cela, ou conjointement, il faut examiner toutes les possibilités existantes pour augmenter la vitesse commerciale des bus sur le réseau des routes principales. Il ne faut en aucun cas déplacer des lignes de bus sur des routes hors zone 30 si cela allonge les trajets des habitants

aux arrêts. Enfin, en Allemagne, certaines villes ont "résolu" le problème en autorisant les bus à rouler jusqu'à 50 km/h. La sécurité des piétons n'en souffrirait pas, étant donné que les bus sont très visibles.

LES ENQUÊTES MONTRENT par ailleurs que les clients ne remarquent pas l'allongement des durées des parcours. En revanche, ils apprécient l'amélioration du confort due à la conduite plus régulière en zone 30.

LA MESURE qui pose un réel problème, c'est la priorité de droite. En Allemagne, on résout le problème en maintenant la priorité sur la route avec le bus. Mais cela seulement à certaines intersections. Lorsqu'un arrêt se trouve vers une intersection, on le place avant celle-ci et l'intersection peut être placée en priorité de droite. Ou encore, lorsque le trafic est faible sur une route qui débouche, il n'y a pas lieu d'accorder la priorité à la route avec le bus.



Longueur parcourue par les bus dans la zone 30 : 730 m. Fréquence des bus : 1/2 heure



Ci-dessus. Une zone 30 aménagée en 1993 à Zuchwil, près de Soleure. Étant donné que les vitesses, avant, y étaient très élevées, la commune a décidé de placer des carrés berlinois sur les deux routes les plus importantes. Sur la route avec bus, on a eu recours aux double-carrés berlinois que le bus peut franchir à plat. Les priorités de droite existaient déjà et elles ont été maintenues. En réalité, les automobilistes accordent en général la priorité aux bus. La perte de temps pour les bus est négligeable et ne pose pas problème.

Ci-contre. Le seul problème posé par les carrés berlinois est l'impossibilité, pour les bus, de dépasser des cyclistes à la montée (la zone 30 est en pente), ce qui rallonge la durée des parcours. Le directeur de la compagnie résume l'expérience en disant qu'il n'aime pas les mesures constructives, mais que, s'il en faut, il préfère de loin les carrés berlinois aux décrochements horizontaux ou à d'autres obstacles.



# Nos recommandations

NOUS AVONS VU qu'il existe deux philosophies différentes concernant les zones 30. L'une consiste à dire que celles-ci doivent rester l'exception, l'autre veut que, dès que l'on quitte une route principale, l'on roule à 30 km/h. La première conception a surtout recours aux mesures «sur les routes», alors que la deuxième vise d'abord un changement «dans les têtes». Le GCR privilégie la seconde conception qui conduit à la démarche suivante:

## *Une conception aussi étendue que possible*

BIEN ENTENDU, le principe d'une introduction aussi étendue que possible des zones 30 ne doit pas empêcher les habitants de réclamer une zone isolée. Mais les communes devraient toujours élaborer un projet le plus étendu possible, quitte à commencer par quelques zones 30 à l'essai. Les essais ont l'avantage de rassurer les autorités, car les habitants des premières zones installées y seront acquis et ceux qui n'ont pas encore leur zone la réclameront.

## *La sensibilisation*

**Les automobilistes doivent comprendre le sens du 30 km/h.**

LA PLUPART DES GENS ne savent tout simplement pas que le 30 km/h améliore considérablement la sécurité et, avec elle, la qualité de vie. Avec une bonne campagne de sensibilisation, on peut obtenir des résultats équivalents à ceux obtenus par des mesures constructives et l'effet est plus durable. Avec des chicanes, les automobilistes nerveux qui n'en ont pas compris le sens traverseront ces rues comme une course d'obstacle.

POUR QUELQUES ZONES 30 disséminées, on ne peut pas véritablement mener une campagne et la presse en parlera peu. En revanche, avec un projet global, une campagne de sen-

sibilisation s'adresse à l'ensemble des citoyens. Un projet global suscite l'opposition des partis politiques et des groupes d'intérêt et cette opposition est bienvenue, car la presse relance alors gratuitement la campagne. C'est ce qui s'est passé à Graz: l'opposition y avait déposé une pétition massive contre le projet. Les médias s'y sont fortement intéressés, ce qui a augmenté la compréhension du bien-fondé du projet auprès des gens et les avis favorables n'ont cessé d'augmenter.

## **Une campagne de sensibilisation est affaire de professionnels et il faut en payer le prix**

IL NE SUFFIT PAS de distribuer des tracts dans les boîtes à lettres et de tenir des assemblées de quartier. Une vraie campagne de sensibilisation coûte de l'argent, mais nettement moins que des mesures constructives. Elle ne doit pas seulement informer, mais ouvrir le dialogue.

## **La sensibilisation ne doit pas s'arrêter avec l'installation des zones 30**

IL EST IMPORTANT de tenir les habitants au courant des résultats obtenus et de les inviter à faire part de

leurs propres observations et critiques. **Les contrôles radar** font partie de ce suivi et sont souvent réclamés par les habitants eux-mêmes. Ils sont efficaces mais mal acceptés lorsqu'il n'existe pas de consensus à propos du 30 km/h. Ces contrôles ne coûtent rien, ou plutôt: les coûts sont couverts par les amendes.

CONCERNANT les petites communes qui n'ont pas la compétence pour contrôler les vitesses, elles peuvent se procurer un pistolet radar et informer les automobilistes sur les résultats, en les incitant à respecter le 30 km/h. Elles doivent par ailleurs inviter la gendarmerie cantonale à venir contrôler plus souvent.

## *Les zones 30 doivent faire partie d'une conception globale de modération du trafic*

LES ZONES 30 ne devraient constituer que l'un des éléments d'un projet plus vaste de modération de la circulation, avec des objectifs supplémentaires à celui de la sécurité des piétons et des cyclistes: le transfert du trafic motorisé individuel vers l'écocomobilité (la marche, le



Le réseau des routes principales de Neuchâtel avant, et le réseau réduit après.



vélo, les transports publics), la qualité des espaces publics, etc. Une telle conception globale comporte ainsi plusieurs volets, tels que :

- Le développement des transports publics.
- La politique du stationnement.
- L'amélioration du réseau des chemins pour piétons et des itinéraires cyclables.
- La réduction du réseau des routes principales (déclasser autant de routes que possible en rues de quartier).
- Les mesures et aménagements sur les routes principales.
- Les zones 30.

*Les mesures constructives, qui agissent surtout de façon ponctuelle, devraient être réservées au réseau des chemins pour piétons*

LA MESURE «ZONE 30» est destinée à «tranquilliser» globalement les rues de quartier et, pour ce faire, un minimum de mesures d'accompagnement légères doivent suffire. Les mesures constructives devraient être réservées aux «points noirs» du réseau des chemins pour piétons. Il arrive que ces points noirs se trouvent en zone 30, devant une entrée d'école ou un home pour personnes âgées, mais la majorité d'entre eux se trouvent sur les routes principales.

#### On peut ajouter quelques mesures après un temps d'observation

LES ZONES 30 doivent faire l'objet d'une étude sérieuse pour définir le minimum de mesures à prendre. Après un certain temps de fonctionnement, quelques autres mesures, toujours légères, peuvent éventuellement être ajoutées. L'avantage, par rapport à des mesures prises d'emblée, est que des mesures ajoutées sont vraiment placées là où elles s'imposent.

#### Réaménager les routes au fur et à mesure

BIEN SÛR, nos routes sont trop larges, trop rectilignes et peu accueillantes. Mais l'objectif d'amélioration de la qualité de l'espace public doit être

dissocié de celui de l'abaissement des vitesses, même si le changement du caractère des rues contribue à cet abaissement. L'amélioration des espaces publics doit être réalisée au fur et à mesure des réfections de routes devenues nécessaires, routes qu'il

faut alors aménager selon les principes de la modération de la circulation, comme il faudrait aussi le faire pour toute route nouvelle, ce qui n'est de loin pas le cas.

## Et les routes principales?

LES PROBLÈMES, notamment le danger du trafic, sont concentrés sur les routes principales. Il serait donc logique de limiter en premier ces routes-là à 30 km/h! Mais la logique n'est pas la raison... L'article 108 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière donne la possibilité de réduire les limitations de vitesse en dessous de 50 km/h sur des tronçons de route principale, mais les cantons ne l'utilisent que très parcimonieusement. Seul le canton de Genève l'envisage de façon élargie (malheureusement à 40 km/h) sur des routes avec des écoles, ou des routes sans trottoir, etc. Dans d'autres pays, de nombreuses routes principales sont limitées à 30 km/h. Aux Pays-Bas, en traversée de localité, les tronçons de routes sur lesquels la fonction «sociale» domine (les tronçons centraux), doivent être limités à 30 km/h. En France, les routes principales, sur lesquelles «la fonction locale domine par rapport à la fonction de circulation, devraient être placées en zone 30» (décret sur

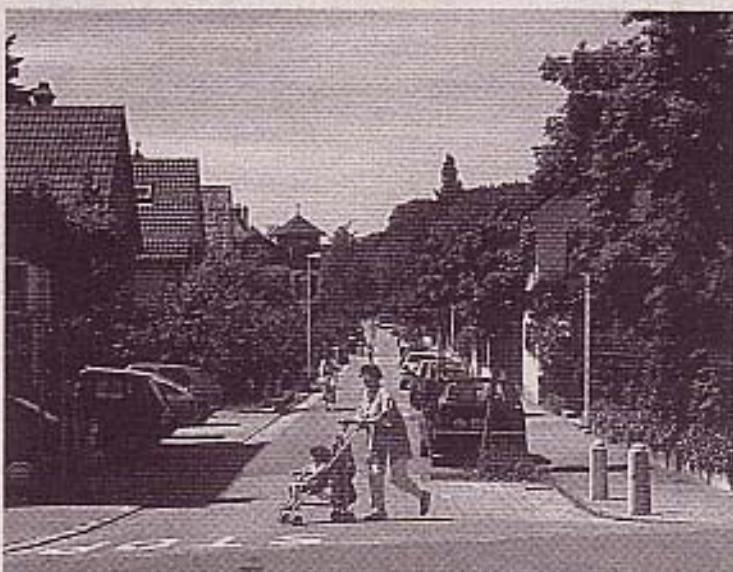
les zones 30). En Westphalie, un décret de 1989 ordonnait à toutes les communes de limiter rapidement à 30 km/h toutes les routes aux environs des écoles. Plusieurs Länder prévoient l'inclusion de routes principales en zone 30 où l'on y trouve des routes fortement chargées (entre 20 et 22'000 véhicules/jour).

#### En guise de conclusion

**Les avantages des zones 30 sont incontestables: coûts réduits, efficacité avérée, satisfaction des habitants et des automobilistes. Un rapport avantage/coût des plus intéressants. Il est donc regrettable que trop peu de zones existent encore en Suisse. Surtout que l'étude de cette mesure peut être le détonateur d'une redéfinition de l'organisation des déplacements dans une commune ou un canton. Or, cette redéfinition est une nécessité absolue si l'on veut éviter que l'éclatement des localités ne se poursuive. Il en va de la survie de la ville et... de ses habitants.**







## Quelques documents intéressants

- ATE (1995), *Sécurité routière sur le chemin de l'école - Guide à l'intention des parents d'élèves*.
- ATE (1994), Section de Berne, *Tempo 30 einfach einführen - ein Leitfaden für Betroffene*.
- CANTON DE BERNE, OFFICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE ET DE LA NAVIGATION (1989), *Signalisation par zones 30 à l'heure - Manuel pour les citoyens et les politiques*, Reiterstrasse 11, 3011 Berne.
- CETUR (1992), *Guide zone 30, méthodologie et recommandations*, Paris.
- GCR, IREC (1992), *Le Temps des rues*, Lausanne.
- CANTON DE GENÈVE, OFFICE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION (février 1995), *Plan de circulation - Zones 30 km/h*, p.8.
- HEHLEN P., HUBER CHR. et al (1990), *Zonensignalisation: Tempo 30 - Vorläufige Beurteilung der Auswirkungen und Empfehlungen der bfu*, Berne.
- HÜSLER W., HÄFLIGER R., et al (1994), *Langsamer und flüssiger fahren - Niedriggeschwindigkeitsszenarien und ihre Wirkungen*, Bericht 61 des NFP «Stadt und Verkehr», IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG, Zurich.
- HÖTTENMOSER M., DEGEN-ZIMMERMANN D. (1995), *Lebensräume für Kinder - Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder*, Bericht 70 des NFP «Stadt und Verkehr», Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zurich.
- MÜLLER P., SCHLEICHER-JESTER F. et al (1989), *Bilanz Tempo 30 - Expertise über die Auswirkungen auf Städtebau und Verkehr*, in «Tempo 30 - Städtebauliche Auswirkungen», Schriftenreihe Forschung, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn - Godesberg.
- MÜLLER P., SCHLEICHER-JESTER F. et al (1992), *Konzepte flächenhafter Verkehrsberuhigung in 16 Städten*, Universität Kaiserslautern, Umweltbundesamt.
- STOCK, R.F., HEUBER, U. et al (1995), *Tempo 30, Low-Cost-Massnahmen für die Praxis*, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Am Westpark 8, 81373, München..

Une étude plus complète, dont est issue cette brochure, ainsi qu'une centaine de documents sur les zones 30, sont à disposition pour le prix de Fr. 10.- à: EPFL/IREC, case postale 555 1001 Lausanne  
Tél. 021/693 32 98 ou 693 32 94



# Mode d'emploi

## à l'intention des parents d'élèves et des habitants

**1. Constitution d'un groupe de parents ou d'une commission circulation au sein d'une association de parents ou d'habitants.** Il est très important de ne pas agir seul. La démarche devient plus crédible.

**2. Identification des problèmes.** Insécurité, bonne ou mauvaise volonté de la commune, actions passées, collaborations avec les enseignants, avec les autorités, blocage(s)?

**3. Elaboration d'un questionnaire simple adressé à tous les parents ou habitants.** Cela permettra de recenser les points noirs, de sensibiliser et de rendre crédible la démarche.

**4. Analyse et synthèse des questionnaires.** Ces résultats peuvent être confrontés avec les avis d'experts du GCR ou autres pour estimer la faisabilité.

**5. Constitution d'un dossier envoyé à la commune, faisant une synthèse de l'enquête et des propositions formulées.**

**6. Sensibilisation des utilisateurs/riverains.** Animation d'un samedi matin avec, par exemple, des expositions de dessins d'enfants, la voiture géante de l'ATE, exposition des propositions, la présentation des distances de freinages à 50/30 km/h, verrée ou pique-nique canadien.

**7. Sensibilisation des autorités,** avec des représentants des autorités, de la police, de l'office de la circulation ou équivalent et de l'ATE ou du GCR. Présentation du dossier qui sera remis aux autorités, diapositives des points noirs, film. Ne pas oublier la presse. Un journaliste peut être sollicité pour animer la soirée.

**8. Sensibilisation de la presse** par des communiqués et des contacts personnels.

**9. Suivi avec les autorités** en les relançant, tenir informé les habitants, la presse, les élus favorables. Ne pas seulement critiquer mais aussi remercier les autorités pour leur travail.

**10. Evaluer et donner son avis lorsque des réalisations sont effectuées.**

*La sensibilisation  
des utilisateurs  
et des autorités  
est un point capital  
de la démarche  
pour obtenir  
des résultats.*

**Renseignements  
et location:**  
George Kolb, ATE  
1683 Brenles  
021 905 15 73  
ou BC ATE, Genève  
022 777 1002



L'expo «L'enfant et la voiture géante»<sup>1</sup>, constituée de 10 panneaux recto-verso qui accompagnent la voiture géante, permet d'informer et de sensibiliser les adultes aux dangers que la voiture représente pour l'enfant.

<sup>1</sup> L'exposition «L'enfant et la voiture géante» bénéficie du soutien financier du Fonds de sécurité routière.



# Trois bonnes raisons de dire oui aux zones 30

## 30, c'est la sécurité

- Le 30 km/h rend la circulation plus sûre pour tous les usagers.
- Dans les zones 30, les enfants peuvent jouer plus librement car la circulation automobile est modérée.
- Les zones 30 mettent les deux roues à égalité avec les automobilistes; la sécurité des cyclistes est ainsi améliorée.

## 30, c'est la convivialité

- Le 30 km/h permet un partage plus égal de l'espace-rue pour les enfants, les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Cela (ré)anime le quartier et crée de nouvelles possibilités de rencontres.
- Grâce aux zones 30, les enfants et les personnes âgées, tout particulièrement, apprécient de pouvoir s'attarder en plein air sans avoir à subir le stress et le bruit de la circulation.

## 30, c'est le respect de l'environnement

- Le 30 km/h améliore la qualité de l'air et diminue le bruit de la circulation. Les déplacements à vélo et à pied redeviennent attractifs.



Autocollant (en couleurs)  
à commander au moyen  
du coupon de la page 20

L'action de sensibilisation «zone 30 librement» est financée par le Fonds de sécurité routière FSR.

## Marche à suivre

- Allez plus loin: soyez actif. Toutes sortes de possibilités s'offrent à vous pour promouvoir le 30 km/h dans votre quartier: sensibilisation des habitants (fêtes de quartier, distribution de tracts, exposition, concours d'idées), information des médias (communiqué de presse, lettres de lecteurs), démarches auprès des autorités (pétition, entrevue), etc.



## SÉCURITÉ SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE

# Un guide à l'intention des parents d'élèves

DES PROGRES IMPORTANTS ont été faits pour diminuer le nombre et la gravité des accidents, toutefois l'insécurité routière subsiste. Les parents d'élèves, en particulier, considèrent que le chemin de l'école n'est pas suffisamment sûr. Et malheureusement, crise économique aidant, beaucoup de communes prétextent les difficultés budgétaires pour refuser toute intervention. Pour aider les associations de parents d'élèves (APE) à agir auprès des autorités et des communes en particulier, le Bureau-Conseil ATE a développé en 1992 l'action «sécurité sur le chemin de l'école».

LES ACTIONS AU NIVEAU NATIONAL (ceinture de sécurité, port du casque, etc.) ont montré leurs limites. Indispensables, ces mesures ne suffisent toutefois pas à lutter contre l'insécurité routière. De plus, la population à risque est identifiée : piétons, cyclistes et motards. Les personnes âgées et les enfants sont les plus touchés. Enfin, les dossiers de modération de la circulation sont trop sou-

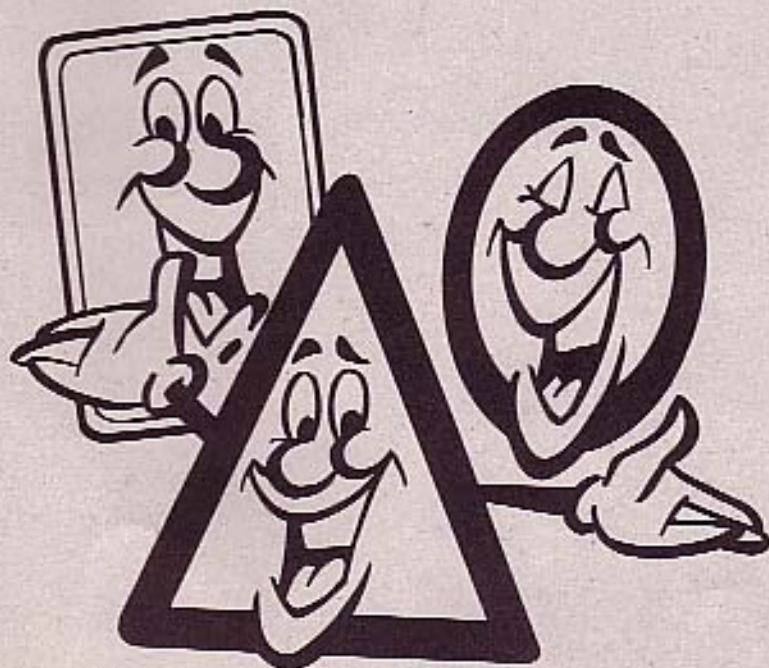
vent bloqués dans beaucoup de communes pour des raisons financières ou politiques.

PAR AILLEURS, on peut constater que les associations de parents d'élèves (APE) sont la structure associative la plus forte et la plus crédible dans la plupart des cantons romands. Elles sont présentes dans pratiquement chaque commune. De surcroît, ce sont elles qui sont les plus demandeuses en matière de sécurité des déplacements. Tout naturellement, l'ATE a donc préparé ce guide à l'intention des parents d'élèves.

### *Penser globalement et agir localement*

REPRENANT CE PRINCIPE ÉCOLOGIQUE bien connu, l'ATE propose que les utilisateurs, ici les parents, interviennent directement et concrètement dans le débat sur l'insécurité routière. Nous émettons le souhait que ce guide puisse y contribuer positivement.

Bureau-Conseil ATE



## Le guide par le menu



### QUELQUES FAITS

La réalité des chiffres, des drames humains, un climat d'insécurité, les problèmes

### L'ENFANT ET LA CIRCULATION

Objectif : l'autonomie, le respect des limites des enfants, la responsabilité des adultes

### SE MOBILISER POUR LA SÉCURITÉ DES ENFANTS

Une approche globale, des types de démarches, les principaux acteurs

### LES PARENTS D'ÉLÈVES EN ACTION

Le rôle spécifique des parents d'élèves, une méthode en 10 points

### DES EXEMPLES

Bardonnex (GE); carrefour de la Barre (Lausanne); Yverdon (VD); Mettemberg (JU)

### LES RESSOURCES

Les mesures de prévention, les mesures de réglementation, les mesures d'aménagement

Le guide  
«SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE»  
(48 pages largement illustrées,  
2<sup>e</sup> édition)

est une réalisation du  
BUREAU-CONSEIL ATE  
16, rue des Chaudronniers  
1204 Genève

Renseignements :  
Tél. et fax 022 / 777 10 02  
Bulletin de commande : P. 20  
avec le soutien de :



Fonds de sécurité  
routière



Fondation  
Pro Jeunesse



# Paraît 4 fois par année

## AMÉNAGER = DIALOGUER

Un dialogue ouvert avec :

- les communes
- les professionnels de l'aménagement et de la circulation
- les associations de parents, de quartiers et toutes les personnes intéressées pour concilier la circulation, la sécurité et la vie locale.

**Rue de l'Avenir** est édité par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR). Cet organisme, fondé en 1981, est constitué de l'Association droits du piéton (ADP), de l'Association transports et environnement (ATE), de Pro Juventute, de Pro Senectute, auxquels s'associent la Société de Protection de l'Environnement (SPE), la Société d'Art Public (SAP) et le Groupe «La Rue» de l'EPFL.



Rue de l'Avenir **1987**

- GCR: Groupements représentés
- ADP - Association droits du piéton
  - ATE - Association transports et environnement
  - «La Rue» - groupe de travail de l'EPFL
  - Pro Juventute
  - Pro Senectute
  - Société d'Art Public
  - Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de l'Association droits du piéton (ADP)

### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP  
ANNE TISSOT  
1, Faubourg de l'Hôpital  
2000 Neuchâtel  
TEL 038 / 24 32 82  
Fax 038 / 24 28 80  
CCP 20 - 7856 - 6

### Président

PIERRE-FRANÇOIS SCHMID  
10, rue du Rhône  
1950 Sion  
Tél. 027 / 22 94 64  
Fax 027 / 22 91 95

### Vice-président

ALAIN ROUEILLER  
ATE  
16, rue des Chaudronniers  
1204 Genève  
Tél. et fax 022 / 777 10 02

### Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL  
Contact: LYDIA BONANOMI  
Case postale 555  
1001 Lausanne  
Tél. 021 / 693 32 98  
Fax 021 / 693 38 40

### Conseillers régionaux

**Genève**  
ALAIN ROUEILLER  
(voir coordonnées ci-dessus)

### Fribourg

JEAN-LUC RIME  
2 D, Passage du Cardinal  
1700 Fribourg  
Tél. 037 / 24 76 65  
Fax 037 247 196

### Jura

STÉPHANE BEUTLIAT  
77, route de Fontenais  
2900 Porrentruy  
Tél. 066 / 66 61 41  
Fax 066 / 66 48 02

### Neuchâtel

YOLANDE NORTH  
Ruelle 3  
2025 Chez-le-Bart  
Tél. 038 / 55 29 87

### Valais

PIERRE-FRANÇOIS SCHMID  
10, rue du Rhône  
1950 Sion  
Tél. 027 / 22 94 64  
Fax 027 / 22 91 95

### Vaud

PHILIPPE SCHAFFNER  
5, chemin Auguste Pidon  
1007 Lausanne  
Tél. 021 / 617 51 88

### Abonnement 1995

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-),

abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-),

abonnement aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrada): Fr. 35.-

NOM.....  
PRÉNOM.....  
RUE.....  
NPA..... LOCALITÉ.....

Coupon à retourner au  
**Secrétariat du GCR**  
1, Fbg de l'Hôpital  
2000 Neuchâtel

NOM.....  
PRÉNOM.....  
RUE.....  
NPA..... LOCALITÉ.....

Veuillez me faire parvenir

... ex. de l'autocollant «Zone 30, librement»

... ex. de Rue de l'Avenir 2/95

... ex. du guide «Sécurité sur le chemin de l'école»

- des informations sur l'exposition «L'enfant et la voiture géante»
- des informations sur l'ATE
- des informations sur l'ADP
- des informations sur Pro Juventute
- des informations sur Pro Senectute

Coupon à retourner au  
**BC ATE**  
16, rue des Chaudronniers  
1204 Genève