



Rue de l'Avenir

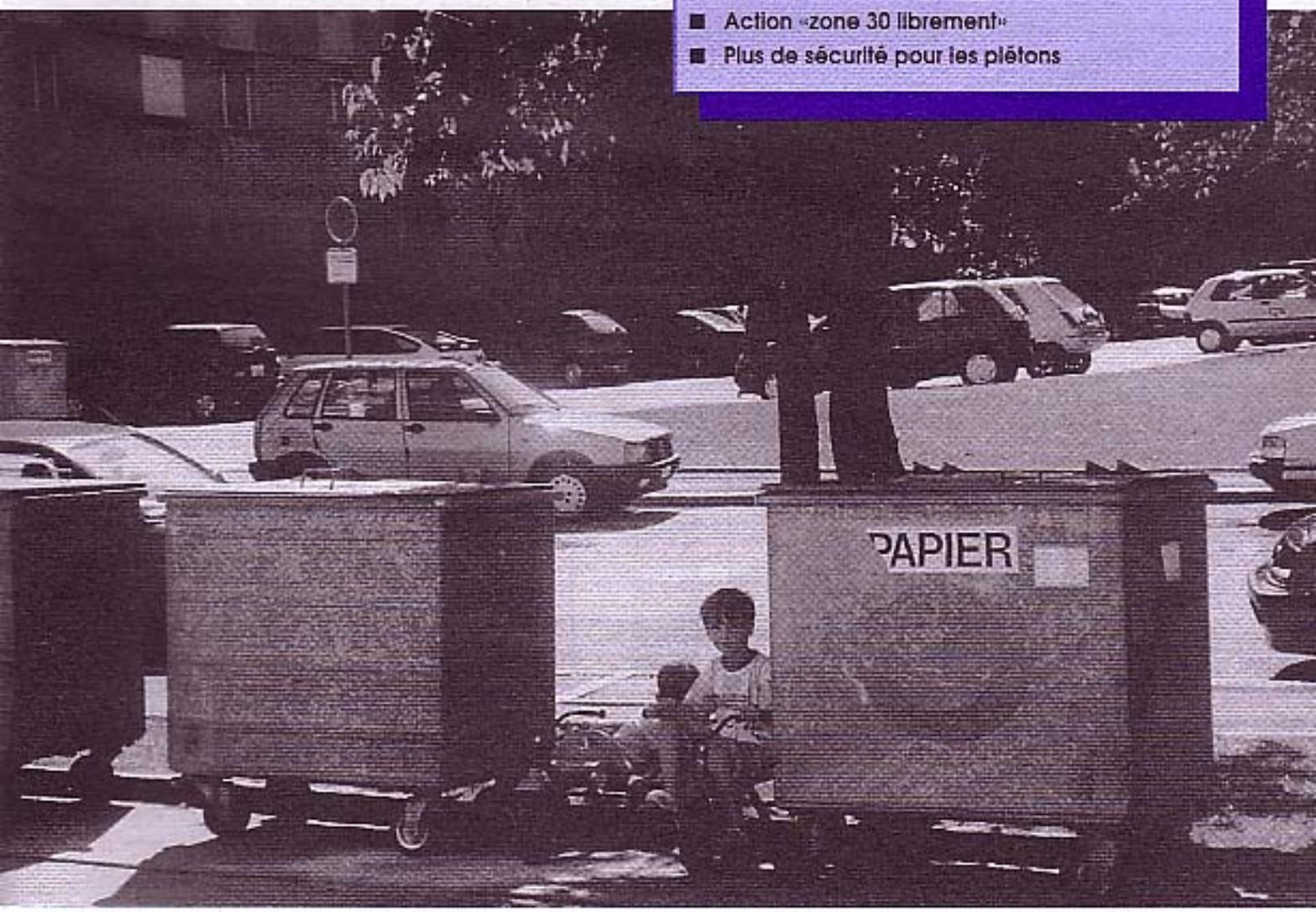
Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année.

3/96 13^e année

JAB 2002 NEUCHÂTEL

Journée «Rue de l'Avenir» L'enfant et la rue

- Journée «Rue de l'Avenir» à Carouge
- Instructions relatives aux zones 30
- Zone 30 à Lausanne
- Action «zone 30 librement»
- Plus de sécurité pour les piétons



Vendredi 8 novembre 1996, à Carouge

Journée «Rue de l'Avenir» L'enfant et la rue



ADP

Nos villes et nos villages ne sont pas faits pour les enfants. Les petits piétons et cyclistes sont beaucoup plus souvent victimes d'accidents que les adultes. Avec le trafic, les routes sont devenues de véritables barrières qui empêchent les enfants de s'approprier l'espace. Les enfants sont devenus trop dépendants des adultes qui les accompagnent. On observe que les jeux les plus favorables au développement de l'enfant ont lieu dans la rue, dans l'espace proche du logement, alors que les jardins publics ne s'y prêtent guère. Quel espace rue pour les enfants?

Le programme de la journée «L'enfant et la rue» s'articulera autour des thèmes suivants:

Les constats

Les conférenciers dresseront d'abord le constat des problèmes rencontrés par les enfants, en abordant d'une part la question des accidents d'enfants et, d'autre part, celle de l'influence néfaste du trafic sur leur développement.

M. Marco Hüttenmoser présentera le résultat de ses recherches comparant des enfants qui peuvent jouer dehors à d'autres qui ne le peuvent pas en raison des



Projet original: ascenseur reliant le haut et le bas de la ville (Berthoud).

dangers liés au trafic. L'on verra combien les jeux et la sociabilité des enfants, ain-

si que la vie quotidienne des familles sont tributaires de ces facteurs environne-

mentaux. On découvrira par exemple que les enfants «libres» ont nettement plus de camarades de jeux et qu'ils décident beaucoup plus souvent par eux-mêmes de leurs activités que ceux qui sont toujours accompagnés.

Mme Verena Häberli présentera ses travaux sur le comportement des personnes qui accompagnent les enfants à cause des trajets dangereux ou trop longs.

M. Raphaël Huguenin rappellera que les enfants piétons et cyclistes sont les plus exposés aux accidents.

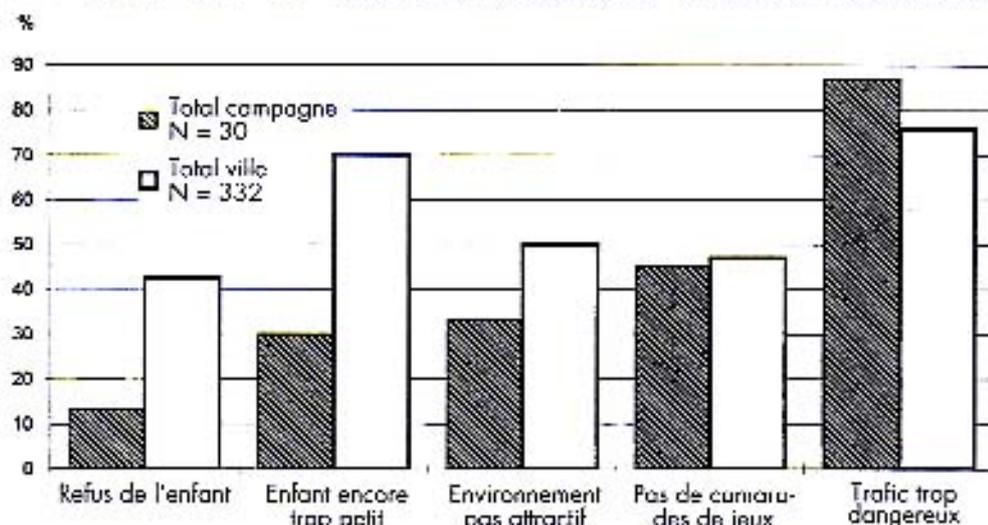
Une vidéo réalisée par l'IREC montrera de manière éloquent comment les enfants traversent la rue malgré l'éducation routière reçue à l'école.

M. Hans-Peter Bloch tirera un premier bilan du nouveau droit de priorité.

Des solutions?

Mme Lydia Bonanomi livrera ses réflexions quant aux changements nécessaires, au niveau du trafic et à celui de l'urbanisme, pour satisfaire aux besoins fondamentaux des enfants.

M. Ueli Seewer présentera l'expérience en cours de deux villes modèles (une vil-



Pourquoi ne laissez-vous pas jouer seul votre enfant dehors?

Journée «Rue de l'Avenir»

L'enfant et la rue

8 novembre à Carouge, salle du Rondeau

Programme

- 9h 15** • Accueil et café
- 9h 45** • Introduction et souhaits de bienvenue par M. Pierre-François Schmid, président du GCR
- Le nouveau droit de priorité: expériences et perspective, par **M. Hans-Peter Bloch**, vice-directeur de l'Office fédéral de la Police
 - Le trafic empêche l'épanouissement des enfants tant à la campagne qu'à la ville, par **M. Marco Hüttenmoser**, collaborateur scientifique au Marie Meierhofer-Institut für das Kind
 - Les trajets qui consistent à accompagner quelqu'un dans les statistiques, par **Mme Verena Häberli**, géographe-urbaniste
 - La difficulté pour les enfants de traverser la chaussée, film video réalisé par l'IREC
 - Brève présentation de la campagne «Pourvu que ce ne soit pas mon enfant», par **Mme Anne Tissot**, secrétaire romande de l'ADP
- 12h 15** Apéritif offert par la Ville de Carouge
- 12h 45** Repas
- 13h 45** • Présentation des projets de la Ville de Carouge, par **M. Daniel Mauchet**, conseiller administratif
- L'évolution des accidents d'enfants en tant que piétons et cyclistes, par **M. Raphael Huguenin**, vice-directeur du BPA
 - Un trafic, des villes et des villages à la mesure de l'enfant, par **Mme Lydia Bonanomi**, architecte à l'IREC
 - Berthoud: ville modèle pour les piétons et les cyclistes, par **M. Ueli Seewer**, géographe à l'université de Berne
- 15h 15** Table ronde animée par Nicole Baur, journaliste à la Radio suisse romande

Prix de la journée

comprenant les conférences, la documentation, le repas de midi (avec café, mais sans boisson)

Fr. 95.- par personne

Inscription

Par retour du coupon d'inscription ci-dessous **jusqu'au 30 octobre 1996** au Secrétariat du GCR

Avec le soutien du 

le romande et Berthoud] pour les piétons et les vélos.

Conclusion

Un débat animé par Mme Nicole Baur, journaliste à la radio suisse romande permettra à tous les participants de s'exprimer et fera office de conclusion. ■

Nouveau tram

Les participants auront l'occasion d'emprunter la nouvelle ligne de tram 13. Carnavin - Carouge.

Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la journée «L'enfant et la rue» du 8 novembre 1996 à Carouge (repas compris)

Nom: _____

Prénom: _____

Rue/no: _____

NPA/Localité: _____

Fonction: _____

A retourner, **jusqu'au 30 octobre 1996**, au
Secrétariat de l'ADP/GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel
fax: 038/24 28 80

Instructions relatives aux zones 30

L'enquête du Schweizer Familie effectuée en 1993 et qui montrait que la majorité des gens interrogés était favorable au 30 km/h, a donné lieu et à un concours destiné à primer des initiatives d'associations de parents et à une pétition qui demandait un assouplissement des instructions relatives aux zones 30, remise à M. Arnold Koller, chef du Département fédéral de Justice et Police. Nous reproduisons la réponse qu'il a adressée le 24 octobre 1994 à l'hebdomadaire Schweizer Familie.

J' ai pris connaissance des documents que vous m'avez envoyés en date du 22 juin 1994, ainsi que de la pétition portant plus de 25 000 signatures. Je tiens à vous remercier de votre engagement en faveur de la protection des usagers du trafic les plus faibles. Vous demandez au Conseil fédéral, aux politiciennes et politiciens, ainsi qu'aux autorités à tous les niveaux, de mettre en place dans toute la Suisse, le plus rapidement possible et sans bureaucratie inutile, des zones 30 dans les quartiers d'habitation.

Simplification des instructions

Selon vous, cela implique en particulier une simplification des instructions du DFJP relatives à l'aménagement de ces zones, en particulier en ce qui concerne l'étendue du périmètre, les mesures d'accompagnement et le caractère homogène du secteur concerné.

Bien que le nombre des victimes de la route ait diminué au cours de ces dernières années, alors que le trafic augmente constamment, il ne faut pas relâcher les efforts visant à accroître la sécurité routière. Le groupe d'experts «Sécurité routière» mis sur pied par mon département a donc reçu le mandat d'élaborer un catalogue de stratégies et des mesures permettant d'atteindre cet objectif. Dans son rapport de 1993, il analyse

la situation et propose une série de mesures devant permettre d'abaisser d'un tiers d'ici l'an 2000 le nombre de tués sur la route. L'aménagement des routes est une des mesures possibles mentionnées dans ce rapport. L'espace routier doit être aménagé en fonction du comportement que l'on souhaite obtenir de la part des différents usagers. Cet aménagement doit tenir compte des facultés, des besoins et de la vulnérabilité de l'être humain. Ces considérations sont d'une grande importance précisément lorsqu'il s'agit d'introduire des zones 30 et elles doivent guider en permanence tant les autorités que la population concernée.

Zone 30 et sécurité

C'est aussi pour moi une préoccupation personnelle que d'accroître la sécurité routière. Les zones 30 peuvent y contribuer considérablement, pour autant que leur introduction satisfasse à certaines conditions et que cette mesure s'inscrive dans un concept de sécurité routière conforme au cadre légal en vigueur. Sans le respect d'un certain nombre de conditions et d'exigences, la création de zones 30 n'influencerait pas notablement le niveau des vitesses et donnerait aux piétons un faux sentiment de sécurité, ce qui au bout du compte serait préjudiciable à la sécurité du trafic.



Zone 30 à Sion.

La pose de panneaux ne suffit pas

Des études menées tout en Suisse qu'à l'étranger ont montré que la pose de signaux ne suffit pas et que des mesures d'accompagnement – mesure de construction, d'aménagement ou d'exploitation – sont indispensables pour abaisser la vitesse au niveau voulu. En introduisant en 1989 un nouvel article 2a sur la si-

gnalisation par zones dans l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) le Conseil fédéral a donné aux autorités cantonales compétentes en matière de circulation routière la possibilité d'annoncer à l'intérieur des localités, à certaines conditions, des réglementations du trafic (telles que limitations de vitesse, interdictions de stationnement) selon des modalités permettant de faire

l'économie de quelques signaux. Ainsi, en lieu et place d'un système de signalisation coûteux (répétition des signaux après chaque intersection), l'autorité peut mettre en place une signalisation simplifiée et meilleur marché, ce qui facilite la création de zones 30.

Les instructions édictées par mon département en exécution de l'art. 2a OSR concernant la signalisation par zones sont basées sur les expériences faites dans le cadre de nombreux essais en Allemagne et au Pays-Bas. Elles précisent les dispositions de l'ordonnance édictée par le Conseil fédéral. Elles visent notamment à uniformiser dans une certaine mesure les pratiques cantonales lorsqu'il s'agit d'évaluer l'opportunité de créer des zones 30; cela permet d'éviter de trop grandes disparités dans l'application du droit fédéral – ce qui ne serait pas favorable à la sécurité routière – et de garantir l'égalité de traitement des citoyens. Ces instructions sont souples et elles ont été voulues comme telles; leur formulation permet aux autorités cantonales de tenir compte des particularités locales.

Périmètre des zones

En utilisant la forme conditionnelle dans le chiffre II, 1.2, le département a fixé des valeurs flexibles en ce qui concerne l'étendue du périmètre des zones, de manière à offrir aux cantons la marge de manœuvre nécessaire. Selon une enquête menée en 1993 auprès des cantons par l'Office fédéral de la police et portant notamment sur la grandeur des zones, 21 cantons ont considéré comme suffisants les périmètres prévus dans les instructions, et seul un canton a estimé qu'ils étaient trop restreints. Pour la grande majorité des secteurs qui constituent une

unité du point de vue de la structure de l'habitat et qui, par conséquent, peuvent entrer en ligne de compte en vertu de la réglementation par zones, les valeurs indiquées dans les directives en ce qui concerne l'étendue des périmètres sont suffisantes. A titre indicatif, la vieille ville de Berne située sur la presqu'île de l'Aar, entre la gare principale et la fosse aux ours, ne représente qu'une surface de 0,6 km² environ, alors que les instructions prévoient 0,7 km² comme valeur indicative maximale.

Mesures d'accompagnement

Comme le montrent des études suisses et étrangères, une signalisation de vitesse maximale seule ne suffit généralement pas à atteindre le but visé; des mesures d'accompagnement (mesures d'aménagement, d'exploitation ou de construction) s'avèrent nécessaires. Pour faire respecter suffisamment la limitation de vitesse prévue et obtenir l'accroissement de sécurité souhaité, le choix des mesures et de leur efficacité est notamment fonction du niveau des vitesses mesurées. Les instructions ne règlent pas de manière contraignante le choix de

ces mesures, mais offrent aux autorités compétentes la marge de manœuvre souhaitées par elles en matière d'appréciation.

Caractère homogène des rues

Etant donné que l'élément «impression optique» dépend de nombreux facteurs différents (exemples: route plutôt large avec trottoir sur un côté ou route étroite sans trottoir, présence ou absence de végétation devant les maisons, routes à trafic bidirectionnel ou routes à sens unique avec un certain trafic en sens inverse ou sans aucun trafic en sens inverse) et que, selon les cas, certaines caractéristiques, dominent alors que d'autres ne sont pas présentes, l'évaluation doit porter sur l'impression générale dégagée: outre les caractéristiques constructives, les caractéristiques d'exploitation contribuent aussi à l'impression optique. Ni le texte de l'ordonnance ni les instructions n'en règlent le détail; ici également, elles laissent aux autorités cantonales la marge de manœuvre qui leur est nécessaire pour évaluer cet aspect.

Informer

Vu le fait que, dans la population, les opinions relatives au bien-fondé et aux buts des zones 30 varient fortement, il convient que le contact et l'in-

formation sur la procédure soient instaurés le plus tôt possible entre les autorités cantonales ou communales compétentes en matière de circulation routière et la population. Nous rappelons à ce propos l'existence depuis avril 1994, au sein de la Division principale de la circulation routière à l'Office fédéral de la police, du service central d'information, auprès duquel les personnes intéressées peuvent obtenir les adresses des autorités compétentes en matière de mesures de modération de circulation et des références bibliographiques sur ce thème. En vertu de la réglementation en vigueur, les autorités cantonales et communales peuvent répondre convenablement aux besoins exprimés par les pétitionnaires. Je suis sûr que, sur la base des données recueillies et traitées, il est possible dans chaque cas de définir une mesure adaptée aux besoins.

Marge de manœuvre

Les instructions de mon département représentent pour les autorités cantonales un instrument utile leur facilitant la réalisation de ces mesures et leur accordant une grande marge de manœuvre.

Trad. J.-M. Frassard



Zone 30 à Couvet avec carrés berlinois.

Zones «30 km/h» à Lausanne

Campagne de communication

L'instauration de zones à vitesse limitée à 30 km/h dans les villes est encore relativement peu répandue en Suisse romande et mal connue du public. Pour la mise en place de treize «zones 30», la Ville de Lausanne a décidé de mettre sur pied une campagne de communication destinée à sensibiliser les gens et à les informer sur cette réglementation.

Les aménagements des zones 30 en Ville de Lausanne sont volontairement sobres. Un mobilier urbain original et coloré marque les portes d'entrée des zones, conçu non pas comme un objet esthétique, mais comme un signe, clairement identifiable à la zone 30. A l'intérieur du périmètre, seules de légères modifications de marquage sont apportées. En parallèle, une part importante de l'effort est mise dans les relations publiques et la communication.

Intentions

Le succès d'une zone 30 ne réside pas seulement dans le respect des instructions fédérales en la matière, mais surtout dans l'acceptation par toutes les catégories d'usagers et leur bonne cohabitation. La plupart des gens ont entendu parler de ces zones et en connaissent les avantages

évidents pour la sécurité routière. Cependant, bon nombre d'automobilistes ont le sentiment qu'une limitation à 30 km/h est une restriction beaucoup trop pénalisante, pratiquement impossible à respecter au volant d'une voiture capable de rouler à des vitesses bien supérieures. Il fallait donc s'orienter vers un message plutôt émotionnel et humoristique, mais contenant aussi des informations concrètes, en évitant surtout la contrainte et la pédanterie.

Concept

L'agence de communication Francfort à Lausanne a été mandatée pour cette campagne. Le concept choisi consiste à désamorcer les arguments des opposants aux zones 30 qui prétendent ne pas pouvoir rouler à cette vitesse trop basse. Mais, par ironie, le slogan «Trente à l'heure? Je n'y arriverai jamais!» est mis



Porte d'entrée d'une zone 30.

dans la bouche de ceux qui, effectivement, n'y arriveront jamais, car ils se déplacent trop lentement. Et ce sont précisément les défenseurs des zones 30: un enfant dans une petite voiture, une dame avec une poussette, un homme faisant du jogging. Un même logo figure sur la documentation et sur les portes d'entrée. Il représente le nombre 30 dont le chiffre trois s'arc-boute pour freiner le zéro matérialisé par une roue de véhicule.

Moyens

Avant l'instauration de ces zones, les associations de quartier, les sociétés intéressées et la presse ont été informées par le Directeur des travaux. Lorsqu'elles sont installées, tous les ménages concernés reçoivent un fascicule expliquant en quelques mots le gain sur la distance de freinage, la fai-

ble-perte de temps en roulant à 30 km/h au lieu de 50 km/h (24 secondes sur 500 m) et les changements apportés dans une telle zone. Un autocollant et un plan indiquant le périmètre avec les rues concernées leur sont également remis. Pendant environ un mois, des affiches de grand format représentant les trois personnages sont placées à plusieurs endroits de chaque zone. Des affichettes A4 avec les mêmes sujets sont distribuées dans les écoles, institutions et commerces.

Effets

Dès la mise en service d'une zone, une campagne de sensibilisation est effectuée sur place par la police: un panneau lumineux indique à chaque conducteur à quelle vitesse il roule, et, s'il dépasse les 30 km/h, un agent l'arrête pour lui remettre la brochure, mais sans le sanctionner. Une campagne de mesure des vitesses est en cours, afin de les comparer avec celles relevées avant la nouvelle réglementation. D'une manière générale, l'accueil par la population est très bon. Des enquêtes auprès des usagers seront réalisées. De nombreux autres habitants ont d'ores et déjà manifesté leur désir de voir leur rue intégrée dans une zone 30.

Jean-Pierre Coller
Service des routes et voirie
Ville de Lausanne



Action «30 à l'heure librement»: le retour



Adopter le 30 à l'heure dans les quartiers c'est améliorer la sécurité des habitants, la convivialité de la rue et contribuer à la protection de l'environnement.

Avec la poursuite de la campagne de «30 à l'heure librement», l'ATE souhaite inciter les automobilistes à respecter le 30 km/h même lorsqu'il n'existe pas (encore) de limite de vitesse officielle. Cette nouvelle campagne de l'ATE est à nouveau soutenue par le Fonds de sécurité routière.

Matériel publicitaire

L'ATE met à disposition des communes, des polices municipales et de groupes intéressés un matériel publicitaire spécialement conçu pour sensibiliser les usagers de la route:

- **affiches format mondial.** Elles s'adressent directement aux automobilistes;
- **affichettes A2.** Elles conviennent pour une salle d'attente ou une vitrine;
- **dépliant avec autocollant** qui présente succinctement les données essentielles, se prête particulièrement bien à une première action de sensibilisation.

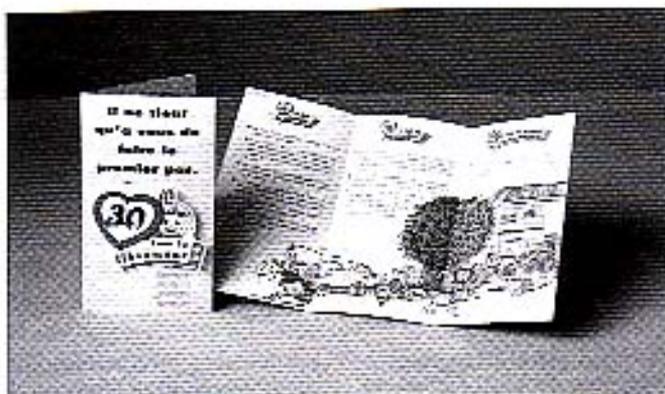
Pour en savoir plus

Pour les personnes ou les associations qui souhaitent en savoir davantage, une brochure de 20 pages en couleur, fournissant des informations détaillées, peut être commandée au B-C ATE. ■



Brochure, 20 pages, couleur. Guide précieux pour la modération de la circulation dans les quartiers d'habitation.

Dépliant avec autocollant, couleur. Destiné à être distribué dans les boîtes à lettres, lors de la tenue de stands, etc.



Commande

- dépliant(s) avec autocollant [gratuit]
 - affichette(s) A2 (1^{er} exemplaire gratuit, Fr. 3.- pièce dès le 2^e)
 - affiche(s) format mondial (Fr. 7.- pièce)
 - manuel(s) 20 pages (1^{er} ex. gratuit, Fr. 5.- pièce dès le 2^e)
- Pour les montants de moins de Fr. 20.-, merci de régler en timbre-poste.

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au
Bureau-Conseil ATE - 16, rue des Chaudronniers - 1204 Genève
Tél. et télécopieur: 022/777 10 02

Plus de sécurité pour les piétons

Hausse des amendes d'ordre

ADP

Rue de l'Avenir

GCR

Avec la révision de l'Ordonnance sur les amendes d'ordre, le Conseil fédéral veut renforcer l'effet préventif des amendes et améliorer la sécurité routière. Pour l'ADP, cette nouvelle réglementation est une mesure nécessaire pour que le piéton soit mieux respecté et moins menacé dans le trafic.

Notre époque est caractérisée par une mobilité considérable et pourtant celle du piéton est grandement limitée.

Les piétons doivent s'accommoder de tout dans la circulation: longues attentes aux feux, traversées dangereuses, détours constants.

On tolère le nombre de piétons blessés et tués, mais on n'aime pas en parler. Rien d'étonnant à ce que les parents, interrogés sur leurs principales angoisses, répondent le plus souvent qu'ils ont peur des accidents de la circulation avant d'avoir peur de la drogue ou de la criminalité.

Le rôle des vitesses

Les conséquences de la vitesse sont souvent sous-estimées dans le trafic. Or, de petits dépassements peuvent déjà aggraver considérablement les suites d'un accident de piéton.

Les piétons sont sans défense

Le confort et la sécurité

des véhicules ainsi que la façon dont les routes sont construites font que les conducteurs perdent souvent le sentiment que les piétons, eux, sont sans défense.

Les excès de vitesse ne sont pas des peccadilles

C'est pourquoi, l'Association droits du piéton (ADP) a demandé lors de la consultation de la révision de l'ordonnance sur les amendes d'ordre que les excès de vitesse de plus de 11 km/h en zone 30 et là où la limitation générale est de 50 km/h, soient traités dans le cadre de la procédure régulière. En cas de récidive, le permis des inconditionnels de la conduite sportive peut être retiré.

Le Conseil fédéral en a décidé autrement et a simplement augmenté l'amende à 250 francs. Toutefois, en cas de personnes blessées ou tuées, la responsabilité sera jugée dans le cadre de la procédure régulière, puni et enregistré.

Lors de la prochaine révision de la LCR, il est prévu de faciliter le retrait du permis.

La pédagogie du porte-monnaie

Le durcissement de la pratique des amendes d'ordre est une adaptation à la situation économique actuelle. Les amendes étaient si basses, qu'elles ne jouaient plus aucun rôle dissuasif pour les chauffards. Il est bien connu que les amendes d'ordre ont de l'effet pour autant qu'elles aient des conséquences substantielles sur le budget de la personne concernée.

La loi doit être respectée

La Police doit maintenant veiller à ce que ces nouvelles dispositions soient appliquées en prenant les mesures de contrôle nécessaires. Le respect des règles du trafic est profitable à tous les usagers qu'ils soient motorisés ou pas. ■

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**
- 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 l'Association droits du piéton (ADP)

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP
Anne Tissot
Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
T: 038/24 32 82
Fax 038/24 29 80
CCP 20 - 7856 - 6

Président

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1930 Sion T: 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Vice-président

Alain KOUILER
AIE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
T: et fax 027/777 10 07

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contact: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
T: 021/693 32 98
Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève
Alain KOUILER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc KWI
20, Passage du Cardinal
1700 Fribourg T: 037/24 76 65
Fax 037/24 71 96

Jura

Serge BELCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
T: 066/66 61 41
Fax 066/66 48 02

Neuchâtel

Yolande NORTH
Rue 3
2025 Cheval-Blanc
T: 036/55 29 87

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1930 Sion T: 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Vaud

Voir coordonnées ci-dessus
Centre de documentation et appui technique

Rue de l'Avenir

Abonnement 1996

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 + Contrado): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au Secrétariat du GCR - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel

