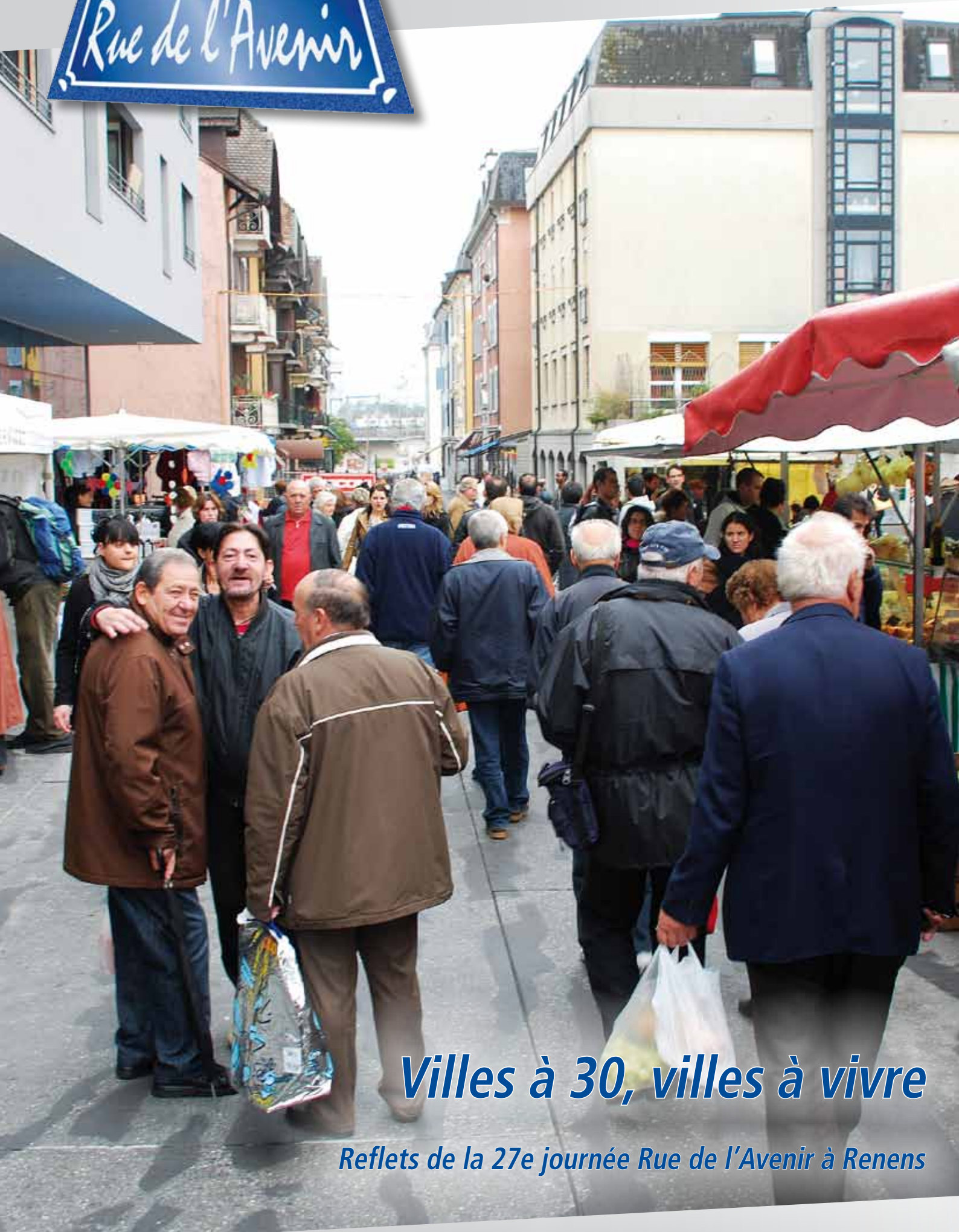


Rue de l'Avenir



Villes à 30, villes à vivre

Reflets de la 27e journée Rue de l'Avenir à Renens

Le thème des zones 30 reste très actuel et le débat sur leur mise en œuvre est loin d'être épuisé, comme l'a démontré la 27e journée *Rue de l'Avenir* à Renens.

La journée était placée sous le signe du **sens**, avec une volonté de parler au moins autant d'un projet politique et d'une vision de ville que d'aspects techniques et juridiques. Les échanges parfois vifs auront illustré des manières de voir encore très différentes sur la question.

Si la généralisation des zones 30 est pratiquement devenue la règle dans les grandes villes suisses, elle est encore peu fréquente dans d'autres types de communes, qui plus est en une seule étape. La démarche de la ville de Renens est dans ce sens à la fois audacieuse et exemplaire. Elle frappe également par la volonté de dialogue entre autorités et population qui se manifeste dans les projets en cours.

La journée était aussi placée sous le signe des **synergies**, notamment avec *Rue de l'Avenir France*, qui a assuré l'introduction thématique et le rôle de grand témoin, et dont le titre d'une journée d'étude organisée à Montreuil au mois de mai a inspiré celui de ce bulletin. Enfin, cette journée aura été placée sous le signe de **l'engagement**: celui des autorités et des techniciens de la Ville de Renens, celui des intervenant-es qui ont assuré les présentations, et aussi celui des participant-es, dont l'implication dans les échanges et les débats a largement contribué à l'intérêt de la journée.

Le bulletin reprend les principaux éléments ressortis de la journée, à l'exception de l'étude du *bpa* sur l'évaluation du modèle 50/30, qui avait déjà été présentée dans l'édition 2/2009. On trouvera sur www.rue-avenir.ch l'ensemble des présentations, ainsi que d'autres documents utiles.

L'actualité fait bien les choses! Le Tribunal fédéral a tout récemment confirmé la possibilité de mettre un tronçon de route principale à 30. Le document que vient de publier l'ATE sur cette question est encarté dans le présent bulletin.

RdA

Flâner... et pouvoir s'asseoir!



Avec ces propositions de balades, nous espérons contribuer à la promotion de la marche et du mouvement pour tous.

En collaboration avec Pierre Corajoud et *Pro Senectute*, les *Ligues de la santé* et la *Ligue vaudoise contre les maladies cardiovasculaires* proposent, au travers d'une guide intitulé «Balades de banc en banc - A travers les villes vaudoises», neuf balades dans huit villes du canton de Vaud avec itinéraires, plans et illustrations.

Découvrir des lieux enchanteurs et paisibles avec la possibilité de se reposer à intervalles réguliers, telle est l'aspiration de ce guide. Les personnes âgées ou en situation de handicap sont souvent freinées par des promenades trop longues ou escarpées, sans possibilité de se reposer ou de reprendre leur souffle.

Mélanie Gnerre

responsable de projet, Ligues de la santé ■

Plus d'informations sur: www.liguesdelasante.ch

Pour commander le guide (gratuit): 021 623 37 37 (secrétariat LDLS) ou info@fvls.vd.ch

En complément à ce bulletin, voir aussi:

- Bulletin 2/2009 «Zones 30: encore un grand potentiel» (en particulier l'article sur l'étude du *bpa* présentée par G. Scaramuzza lors de la journée), à télécharger sur www.rue-avenir.ch
- Le portail des villes à 30 en France: www.ville30.org
- Fiches du *Certu* (France): www.certu.fr > Sécurité et circulation routière > La vitesse au cœur de plusieurs publications du *Certu* (téléchargement gratuit).
- Le site internet de *Rue de l'Avenir France* (on peut notamment y télécharger les présentations de la journée de Montreuil «Villes à 30, villes à vivre»): www.ruedelavenir.com
- La page zone 30 du site internet de Velobuc: <http://velobuc.free.fr/zone30.html>
- Dossier sur le site de *La Vie à Vélo*: www.avon.fubicy.org/villes30/villes30.htm
- Et pour un petit exercice d'anglais: www.20splentyforus.org.uk («20 c'est beaucoup pour nous» / ici en miles = 32 km/h).

Impressum

Rue de l'Avenir - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association transports et environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*, Ligues de la santé VD.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Coordination du numéro: Dominique von der Mühl

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Renens, 23 octobre 2010, retrouvailles avec le marché du samedi sur la place du Marché et à la rue Neuve, après plus d'une année de travaux (© Ville de Renens).

Renens, un cœur de ville qui bat et des quartiers à 30

La visite nous a fait découvrir un «cœur de ville» en plein chantier, des projets en cours, des idées, des souhaits... Et la volonté des élus politiques comme des techniciens de travailler à un projet de ville, pour le centre et pour les quartiers. En concertation avec la population.

Un secteur de gare en mutation

Alors que la place est très routière aujourd'hui, cette situation va être inversée dans les années qui viennent, suite à la rénovation de la gare qui fera de celle-ci la troisième gare de Suisse romande. L'espace sera redistribué en faveur des transports publics, une passerelle créera un trait d'union nord-sud par-dessus les voies CFF, la rue de Crissier, du côté nord, sera prioritairement réservée aux bus, dont l'offre augmentera considérablement dans les six prochaines années pour atteindre une fréquence de trois minutes. La place nord (voir photo) accueillera aussi en 2017 le nouveau tram.

Renouveau de la place du Marché

Le projet de réaménagement de cette place, déclenché par l'arrivée d'un nouveau centre commercial, a conduit à une grande opération de communication et de concertation: des débats ont été organisés, un concours d'architecture a eu lieu, l'évaluation, menée par un jury, a été ouverte au public. Assez vite, il est apparu que le projet nécessitait une réflexion à plus large échelle. C'est ainsi qu'à partir d'un élément, les choses se sont amplifiées pour s'étendre finalement à

l'ensemble du centre ville: les rues adjacentes deviendront des zones de rencontre et la grande avenue du 14 avril sera aussi complètement réaménagée.

La dimension participative, qui a non seulement permis d'intéresser les gens au projet, mais aussi de prendre en compte des éléments qui avaient été négligés, n'a bien sûr pas toujours échappé aux conflits dus à l'expression d'intérêts parfois totalement contradictoires. Elle a néanmoins été une des clés du succès du projet: soumis au référendum volontaire, le plan de quartier a été accepté par 77% des voix. Les déplacements à pied y sont encouragés et les gens commencent à jouer le jeu. Ils découvrent que, contrairement à ce qu'ils pensaient, les distances ne sont pas longues d'un point à un autre.

La place du Marché constitue depuis quelques décennies le centre de Renens. Le réaménagement confirme ce statut et la remet en valeur. Couverte de dalles de béton de six tonnes, elle aura un aspect solide et massif qui sera contrebalancé par des arbres, des bancs et un couvert en béton qui est en train d'être construit selon une technologie de pointe. Cette nouvelle place offrira un espace public de qualité.

Au centre ville, le stationnement a été presque totalement supprimé en surface, ce qui a permis une redistribution de l'espace en faveur des piétons. Un parking de 128 places a été construit sous la place du Marché. Il inclut les places de parc liées au nouveau centre commercial dont le nombre a été fortement limité du fait de la proximité des transports publics.

Avenue du 14-Avril à double sens

Cette avenue, construite à quatre voies et à sens unique dans les années 70 pour sortir de Lausanne, sera aussi réaménagée: réintroduction du double sens de circulation, tronçons réduits à deux voies, traversées piétonnes réintroduites en surface, et création d'un mail comptant quatre rangées de quatre arbres en travers de la route. Celui-ci devrait contribuer à ralentir la vitesse des 19'000 véh/j et faciliter les traversées piétonnes.

Si les autorités de Renens ne savent évidemment pas encore comment la cohabitation des divers usagers se passera, les aménagements réalisés à Bienne sur la place Centrale et à Köniz sur la Schwarzenburgstrasse nous montrent que la cohabitation piétons-auto-mobilistes/transports publics peut très bien se

Côté nord des voies. L'espace sera réaménagé, particulièrement avec l'arrivée du futur tram. Il deviendra une véritable place à laquelle s'articulera la passerelle par-dessus les voies (voir dessin dans RdA 2/2010). Photo: D. von der Mühl, octobre 2010.



Cœur de ville. Le projet comprend le réaménagement de la place du Marché, et aussi des autres rues du centre, signalisées en zone de rencontre. La plantation d'un mail «sur» l'avenue du 14-Avril permettra de marquer le lien de l'autre côté avec le secteur de la poste, une fois l'avenue remise à double sens. Plan: Paysagestion, Lausanne.



passer même avec de fortes charges de trafic. Nous félicitons les autorités de la ville et le service d'urbanisme d'avoir osé repenser les traversées piétonnes sur cette avenue et cherché à casser l'effet de coupure de celle-ci.

Zones 30: un concept d'ensemble

Le concept a été élaboré par *Rue de l'Avenir*, puis mis au point par les services de la Ville. Il se caractérise par:

- une réalisation la plus étendue possible (correspondant au «modèle 50/30»);
- des mesures légères (à compléter si nécessaire dans un second temps);
- l'introduction en une seule étape;
- une large campagne d'information/sensibilisation;
- des contrôles de vitesses (avec amendes dans un second temps).

A partir de la réflexion menée sur le 30km/h, toute la hiérarchisation du réseau routier a été repensée. Les mesures prises pour réduire les

vitesses sont essentiellement constituées par:

- du stationnement alterné et des marquages de rappel 30;
- la réintroduction du double sens de circulation, même dans des rues étroites;
- l'autorisation des cyclistes à contresens dans les sens uniques subsistant, avec marquage de bandes cyclables à la montée.

Giratoires et rues avec desserte de bus

Trois giratoires, avec leurs passages piétons, ont été conservés et intégrés dans les zones 30. Ceci, pour éviter des frais qui auraient été dissuasifs pour une collectivité comme Renens. Il est prévu de les supprimer au fur et à mesure des travaux d'infrastructures souterrains.

De longues discussions ont eu lieu par rapport à certains itinéraires de transit comme la rue du 24-janvier ou à des tronçons sur lesquels circulent les bus. Au final, ces divers tronçons ont tous été intégrés dans les zones 30. Ceci, dans la perspective d'une période

d'essai d'un an, qui sera suivie d'une évaluation. Les décisions ont pu être prises par l'autorité communale, le Canton n'exerçant qu'un rôle de surveillance.

Une grande campagne de sensibilisation a eu lieu au moment de la mise en service des zones: des papillons d'information sur les règles en vigueur dans les zones 30 ont été distribués, des panneaux indiquant les changements intervenus ont été placés sur les routes, une grande fête d'inauguration a été organisée.



Porte d'entrée. Les plots et les totems, très sobres, ont été dessinés par les services de la Ville. Photo: M.C. Pétremand, septembre 2010.

Volonté politique et projet de ville

Il est bien sûr trop tôt pour dire si les mesures prises pour modérer les vitesses sont suffisantes et si le 30 km/h est respecté ou pas. Des éléments positifs apparaissent pourtant déjà: sur la rue du 24-janvier, les vitesses sont d'ores et déjà fortement réduites par le réaménagement et une partie des automobilistes qui y transitaient n'y passent plus. Nous avons découvert à Renens une volonté affirmée de prendre en main les problèmes dus à l'augmentation de la circulation et à l'envahissement des rues par des véhicules pendulaires stationnés (voir la nouvelle politique de stationnement). Faire évoluer les esprits du tout à la voiture à la découverte d'autres modes de déplacement, faire redécouvrir que les rues et les places ne sont pas des espaces uniquement pour circuler, mais aussi pour se tenir et se rencontrer est une entreprise de longue haleine. Ce changement de mentalité a commencé de manière positive à Renens et nous ne pouvons que souhaiter plein succès à cette commune dans la poursuite de ses projets.

Marie-Claire Pétremand ■



Concept d'ensemble. Il correspond au modèle 50/30: hors du réseau principal (en noir/gris sur le plan), les quartiers sont mis systématiquement en zone 30 (bleu clair). Plan: Rue de l'Avenir, Gaël Cochand.

A voir aussi

- deux articles parus dans le dernier numéro de la revue «Tracés», sur le réaménagement de la place du Marché et le processus de concertation;
- la page zones 30 du site de la Ville: www.renens-zone30.ch

Communication et suivi: une culture à développer

Lors de l'instauration de zones 30, les cantons et les communes comptent en général essentiellement sur les mesures d'aménagement pour en assurer le bon fonctionnement. La communication et la sensibilisation - la «modération dans les têtes» - sont rarement conçues comme une mesure d'accompagnement à part entière. Mais des exemples existent.

Rue de l'Avenir a profité de la présence d'une stagiaire pendant l'été pour investiguer et documenter des expériences de communes ayant été mises en œuvre. On s'est intéressé à des exemples de campagnes d'information-sensibilisation d'une certaine envergure, accompagnant la mise en œuvre de zones 30 étendues, ainsi qu'aux mesures de contrôle des vitesses et de suivi en général. L'exercice a permis de documenter onze exemples, en Suisse et à l'étranger. Il constitue une première exploration, qui mériterait d'être poursuivie, mais permet déjà quelques constats et réflexions.

Rappeler les règles - et le sens

Il est intéressant de relever que si les aspects techniques gardent leur importance (rappeler les règles de comportement des différents usagers), les arguments et les images utilisés pour les supports de communication, qu'il s'agisse d'affiches, de dépliants ou d'autres formes, mettent aussi, voire surtout, l'accent sur le sens et rappellent (ou suggèrent) le pourquoi et les avantages de la zone 30: qualité de vie, plaisir de se déplacer en ville - y compris pour les automobilistes. On peut faire l'hypothèse que ce type de message positif est mieux perçu, il peut contribuer à la création d'une identité des zones 30, dans laquelle la population peut se reconnaître.

Souvent liées à des projets pilotes

Les campagnes de communication conséquentes semblent le plus souvent liées à des contextes particuliers: expérience pilote (Burgdorf) et/ou opération d'envergure, avec une mise en œuvre étendue dans un laps de temps court, avec des mesures d'aménagement légères (Graz, Zurich, Lorient). La communication fait alors partie intégrante des mesures d'accompagnement. Elle peut se répéter dans le temps, à des occasions particulières, comme à Graz, à l'occasion de l'extension de la zone, avec l'opération des «anges blancs»



Renens. Une campagne de communication importante a accompagné l'instauration des zones 30. Une page du site Internet est consacrée au projet, les habitants y sont incités à communiquer leurs remarques. Le concept d'évaluation et de suivi est en préparation.

Politique globale et culture de mobilité

Dans plusieurs cas (Berne, Fribourg-en-Brigau, Graz), l'instauration de zones 30 étendues s'inscrit dans le contexte plus global d'une politique d'urbanisation et de transports et de l'émergence progressive d'une autre culture de la mobilité. Paradoxalement, pour ces communes, il a été plus difficile de trouver des informations sur les sites Internet, un constat

qui laisse à penser que, comme le souligne un responsable communal bernois, le 30 dans les quartiers est intégré, qu'il y est devenu normal.

Un référentiel encore à créer

On manque cependant largement de connaissances et de références dans le domaine. Les exemples restent rares et sont très peu connus. Autant, lorsqu'on veut aménager une rue, on dispose du bagage technique et professionnel pour le faire, il est possible de visiter des réalisations et discuter avec leurs auteurs, autant dans le domaine de la communication il n'existe pas de documentation sur des bons exemples, encore moins de transmission de compétences possible. A défaut la communication reste une idée de principe abstraite, et on finit toujours par penser aménagements. Il manque encore aussi de bons exemples sur un suivi qui ne se limite pas aux mesures des vitesses, mais qui prenne en compte d'autres facteurs plus qualitatifs, voire qui constitue une occasion de concertation avec la population. Les fiches téléchargeables sur www.rue-avenir.ch sont une première contribution dans ce sens. Un dossier à suivre.

Lucile Develey / Dominique von der Mühl

Lorient, Genève, Metz... Des messages parfois décalés, qui font appel à l'humour, et rappellent le sens autant que les règles...



Cyclabilité: de quelle couleur est votre ville?

Pour évaluer la «cyclabilité» des villes, plusieurs associations de la **FUB** (Fédération française des usagers de la bicyclette) ont mis sur pied un outil parlant et à la portée de chacun. Il part de deux postulats: les zones 30 sont des aménagements cyclables et 100% des rues d'une ville doivent être cyclables, et ce, dans les deux sens. Une excellente base pour ouvrir les discussions.

Zones 30: des aménagements cyclables?

A vrai dire, trancher si les zones 30 sont une plus-value pour les cyclistes est une question controversée. Il y a des «pour» et «contre». En effet, les stationnements alternés sur les bords de la chaussée, par exemple, nécessitent passablement d'habitude et d'anticipation pour pouvoir y slalomer en évitant de se faire dépasser de façon trop serrée. Autre exemple: les chicanes installées pour ralentir les automobilistes (pots de fleurs, totems et autres) sont également un obstacle pour les cyclistes, qui peuvent être mis en situation de conflits avec d'autres usagers de la route, notamment motorisés. D'un autre côté, il existe des dispositifs non contraignants pour les cyclistes, comme les coussins berlinois et les chicanes ou écluses avec bypass vélo, et nombre de rues secondaires ne nécessitent aucun aménagement physique.

Mais les avantages sont également de taille: une zone à vitesse modérée est un atout de sécurité car elle prévient et diminue les conséquences des accidents. Elle apprend à tous les usagers une conduite plus attentive et respectueuse les uns des autres. La présence de contresens cyclables, aménagements particulièrement bien adaptés dans une zone 30 (voir RdA 2/2009, p.7), permet également d'augmenter les cheminements possibles.

Le double-sens cyclable fait la différence

Pour la **FUB**, pas de doute: les zones 30 sont des aménagements cyclables. Un parti pris qui fait d'autant plus sens pour la France, où la circulation dans les deux sens pour les cyclistes est obligatoire dans les zones 30 depuis l'introduction du décret «Code de la Rue» du 30 juillet 2010 - avec délai de deux ans pour la mise en conformité des zones 30 existantes. Ce postulat est la base d'un outil à la fois simple et efficace qui permet d'évaluer la «cyclabilité» d'une ville. Tout un chacun

(associations comprises) peut, en prenant un peu de temps, élaborer une telle expertise.

Une évaluation par l'utilisateur

L'évaluation se base sur le vécu par l'utilisateur sur la base de critères définis (voir illustration). Cette méthode a pour avantage de permettre une distance par rapport au décompte «administratif» des aménagements; il existe par exemple des «zones 30 naturelles» tout à fait cyclables bien que non classées comme telles, et à l'inverse, des «zones 30» munies de simples panneaux et non respectées...

Un outil pour communiquer

La première utilisation de cette méthode consiste à affecter un code couleur à chaque rue en fonction de sa cyclabilité, puis à créer des cartes de type «plan des pistes de ski» qui permettent de visualiser facilement si l'on a affaire à une ville facile ou réservée aux cyclistes amateurs de sensations fortes, de mettre en évidence les continuités et coupures, etc. On rend ainsi visible le vécu de la ville par les cyclistes, de manière simple et accessible à des non-cyclistes.

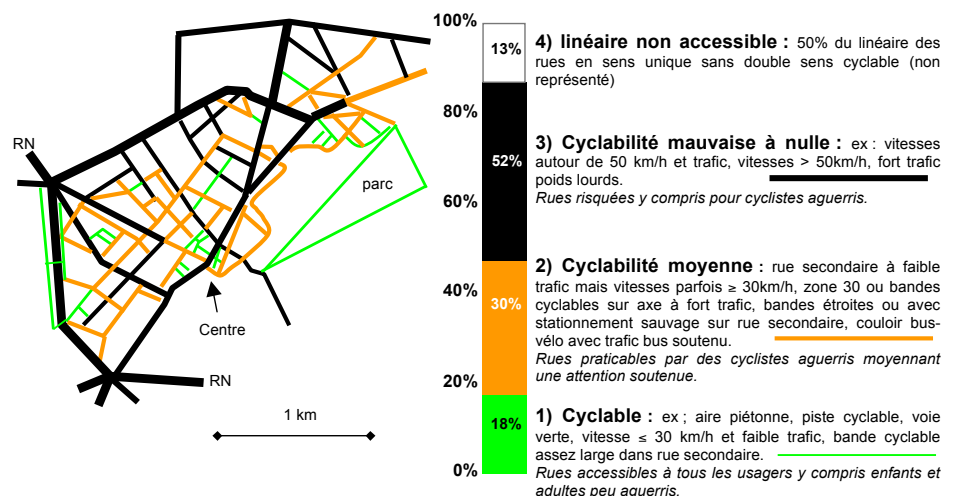
Exemples de négociations fructueuses

La méthode permet de faire le point, d'évaluer les améliorations potentielles et de mesurer les progrès. A Fontainebleau, par exemple, l'exercice a permis de montrer que la mise en place des doubles sens cyclables permettrait d'augmenter sensiblement le linéaire accessible à peu de frais, et par ailleurs, que le traitement du seul cœur de ville, bien que fortement symbolique, ne suffirait pas à rendre la ville cyclable. *La Vie à Vélo* (association locale de la **FUB**) a ainsi pu démontrer que l'adoption du concept de ville 30 - boulevards à 50 km/h avec aménagements cyclables et quartiers à 30 km/h avec doubles sens cyclables - permettrait d'atteindre 85% de linéaire cyclable. Une négociation réussie puisque Fontainebleau est devenue une ville à 30 depuis septembre 2010.

Compte rendu de la présentation de Patrice Nogues (patrice.nogues@sfr.fr) par Manon Giger (manon.giger@pro-velo.ch) ■

Pour en savoir plus: www.cyclabilite.org

Carte de cyclabilité de Fontainebleau (état avant zones 30) et définition des trois niveaux de cyclabilité.



Passages piétons: une question de forme, et de fond

Le marquage de passages piétons est-il la meilleure solution pour permettre des traversées piétonnes sûres et favoriser l'attention réciproque entre les usagers? Reflets des réflexions dans le domaine, sur la base d'observations sur le terrain et de vidéos, issues de plusieurs recherches.

La suppression des passages piétons dans les zones 30 suscite invariablement le débat. Ce point est très sensible, révélateur de la forme de cadeau empoisonné que constitue pour les piétons l'art. 4 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. La question est loin de se limiter à une affaire de pots de peinture, elle touche plus fondamentalement aux conditions de cohabitation des usagers dans les zones 30. Pour apporter des éléments complémentaires à la réflexion, *Rue de l'Avenir* a invité Rolf Steiner, géographe et ingénieur en transports, qui a participé à plusieurs recherches sur les traversées piétonnes¹, et qui travaille notamment beaucoup avec l'outil de la vidéo. Il a présenté ses réflexions sur les passages piétons traditionnels et les alternatives possibles.

Passages piétons: un questionnement

Rolf Steiner s'interroge sur les avantages du passage piéton traditionnel, en lien avec deux questions: dans quelle mesure permet-il d'assurer la sécurité des piétons, et quels types de rapports entre usagers induit-il? Il se montre réservé par rapport à la première, concluant de ses observations que les piétons - particulièrement les enfants sur les vidéos montrées - ont tendance à traverser sans manifester d'échanges avec les automobilistes. (Ce point mériterait à notre avis d'être discuté, l'échange ne se limitant pas à ce qui se passe juste avant la traversée.)

La question soulevée des rapports entre usagers induits par le marquage de passages piétons traditionnels et la définition de leurs droits respectifs est intéressante. Une vidéo réalisée dans un quartier au droit d'un passage piéton, montrant l'interaction entre un automobiliste en approche et un groupe d'enfants qui s'apprentent à traverser en partie hors passage, illustre bien les biais induits par une logique de droits - le droit des uns impliquant le non-droit des autres, tout le contraire de la cohabitation.

Des alternatives jugées meilleures

Les exemples présentés concernaient surtout des zones 30 dans des quartiers, mais aussi quelques cas de routes à orientation trafic - notamment Köniz. Les solutions alternatives vont de solutions d'aménagement classiques (rehaussement localisé ou bastion au droit d'une traversée très fréquentée par les écoliers) à l'instauration d'une zone de rencontre sur un tronçon de route/rue, en passant par divers types de marquages permettant de mettre en évidence des tronçons ou points de traversée, dont certains innovent par rapport à la norme (voir ci-contre).

Cohabitation - à quelles conditions?

Au-delà des questions spécifiques liées aux cas présentés, les réflexions de Rolf Steiner soulèvent des questions de fond. Comment faire évoluer le «vocabulaire» des aménagements et des marquages, qui reste encore très routier? A quelles conditions une vraie cohabitation entre usagers devient-elle possible? Elle implique une autre manière de circuler, plus lente, qui rend possible l'échange entre usagers. Dans une culture encore imprégnée de la prévalence du trafic motorisé, la «cohabitation» risque fort de se faire au détriment de l'utilisateur vulnérable, qui sait qu'il ne fait pas le poids face à une tonne de tôle. Ne serait-il pas temps, aussi, de remettre en question la «règle des 50m», qui est à l'origine de l'exigence de suppression des passages piétons?

Dominique von der Mühl ■

Courriel de Rolf Steiner: rs@verkehrsteiner.ch

1) Notamment l'étude *SVI* sur les traversées de localité sans marquage de passages piétons, présentée dans le bulletin *RdA* 3/2008.

La présentation est téléchargeable sur www.rue-avenir.ch, à la page de la journée 2010.



Trois alternatives possibles, parmi plusieurs solutions évaluées par Rolf Steiner:

- (haut) **élément constructif**: rehaussement sur l'itinéraire des écoliers (Schliern b. Köniz/BE);
- (milieu) **marquage**: lettres de couleur à proximité d'une école (Schwarzenburg/BE);
- (bas) **zone de rencontre**: ici accompagnant le réaménagement d'un tronçon de route cantonale en traversée de localité (Bremgarten/BE).

Photos: Rolf Steiner, verkehrsteiner.ch.

«Sécurité durable» et zones 30 aux Pays-Bas

Dès la fin des années 90, les Pays-Bas ont mis en place avec succès leur programme «Sécurité durable», l'équivalent de Via Sicura. Mais contrairement à Via Sicura, les zones 30 en font partie, complétées par les zones 60 en milieu rural ou dans les zones à densité diffuse.



Amsterdam. Premier d'une série de sept coussins sur un axe transports publics, à l'entrée d'une zone 30.



Maastricht. Le trottoir traversant, et porte de la zone 30, généreusement dimensionné, permet de combiner modération de la circulation et cadre de vie.

Un programme national ambitieux

Le programme «Sécurité durable» a eu un très grand succès tant du point de vue de la réduction du nombre d'accidents que de l'implication des autorités aux divers niveaux politiques (Etat, provinces, villes). Dès 1997, le gouvernement central a ainsi financé 50% du programme de 200 millions de francs prévus pour la première tranche de quatre ans, les 100 millions restants étant à charge des provinces ou autorités locales. Il est intéressant de noter que le 60% de ces moyens financiers ont été consacrés à l'extension des zones 30 et 60. 12'000 km (20% des rues en agglomération) étaient prévus, des demandes de soutien financier pour 30'000 km de rues à 30 ont été présentées.

Aux Pays-Bas, les zones 30, mises en place dès 1983, sont définies en nombre de kilomètres. En 1997, 15% de la longueur totale des voiries urbaines étaient en zones 30. Fin 2002 déjà, le premier volet du programme «Sécurité durable» 1997-2002 a réussi à atteindre les 50% du réseau urbain, puis 75% en 2007, soit 20'000 km, pour le deuxième volet. Précisons que les mesures de ces zones 30 sont très sobres, avec des mesures construc-

tives uniquement aux emplacements identifiés comme «dangereux». Ce n'est toutefois qu'une situation transitoire, destinée à installer rapidement des zones 30 pour un coût relativement faible afin d'en accélérer la visibilité.

Caractéristiques des zones

Selon les recommandations de «Sécurité durable», les zones 30 devraient être les plus grandes possibles, 2km² est toutefois la plus grande zone recommandée. Les Néerlandais insistent tout particulièrement sur la nécessité d'utiliser le système d'accès limité pour les zones 30. En effet, selon les principes de «Sécurité durable», seules les voitures origine-destination sont autorisées dans ces zones, le transit est maintenu hors des zones 30 et les vitesses plus lentes sont assurées grâce aux mesures de réduction de vitesse telles que les seuils de ralentissement ou coussins adaptés aux autobus. La réduction du transit et celle de la vitesse sont en effet, selon les Néerlandais, indispensables à la réussite d'une zone 30. Les automobilistes qui ne se rendent pas dans la zone doivent emprunter les routes princi-

pales urbaines et rurales, limitées respectivement à 50 et 80km/h, ou des routes nationales ou autoroutes, avec une limitation de 100 ou 120km/h.

Cette manière de faire favorise tous les aspects recherchés: sécurité des déplacements, qualité de vie, réduction des nuisances, accessibilité, coûts de construction et maintenance.

Coût des zones 30 et hiérarchisation

Une hiérarchisation des voiries a été définie par le programme «Sécurité durable» qui concentre - pour le bonheur des riverains des réseaux local et secondaire - le transit sur les autoroutes et autres routes principales. Aux Pays-Bas, on estime le coût des zones 30 à environ 22'000 euros par kilomètre. Cette mesure permet en outre d'économiser 86'000 euros par victime ou blessé grave.

Alain Rouiller et Julie Perrenoud
Bureau-Conseil ATE, conseil@ate.ch ■

Voir le dossier complet sur les zones 30 aux Pays-Bas sur le site www.rue-avenir.ch