

Rue de l'Avenir

Journée Rue de l'Avenir 2009
25 septembre à Sion (voir programme encarté)



Zones 30:
encore un grand potentiel

L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre est entrée en vigueur il y a un peu plus de sept ans. Soutenue par la volonté du Conseil fédéral de favoriser l'instauration des zones à vitesse réduite, elle a marqué le début d'une période de multiplication des zones 30. L'abaissement de la vitesse de circulation est aujourd'hui largement reconnu comme un facteur déterminant pour la sécurité, et l'intérêt des zones 30 ne semble plus à prouver. Quoique...

On a pu croire après 2002 à un acquis, à une évolution logique basée sur les expériences faites depuis 25 ans dans le nord de l'Europe. L'actualité de ces trois dernières années montre que les opposants ne désarment pas. L'arrêt du Tribunal fédéral dans l'affaire de Saint-Gall, en été 2006, a jeté un froid sur la motivation des autorités cantonales et communales, et mis en lumière le fait que l'ordonnance de 2002 reste subordonnée à l'art. 108 OSR, des dispositions légales non modifiées, qui restent très orientées sur une logique routière.

Aujourd'hui, les cantons ont des politiques variables: certains durcissent leur pratique, alors que d'autres accèdent assez volontiers aux demandes des communes. Mais de manière générale, ils jouent rarement un rôle incitatif, comme le relève un récent rapport du *bpa*, qui souligne le très important potentiel de zones 30 encore inexploité. Le même *bpa*, qui un peu étonnamment se retrouve aujourd'hui le principal champion des zones 30, prend position en faveur d'un changement des articles de loi qui ont un effet «inhibiteur» pour l'application du modèle 50/30. Dans l'attente, «il s'emploiera à convaincre cantons et communes de ses avantages».

La demande est là, les expériences positives aussi. C'est plutôt la volonté politique qui semble faiblir. La contrainte de suppression des passages piétons et une philosophie trop focalisée sur les mesures d'aménagement mériteraient d'être discutées, elles deviennent des obstacles à la réalisation.

Rue de l'Avenir

Résultats du concours Flâneur d'Or 2008

Une passerelle doublée d'un ascenseur... Un ouvrage tout à la fois modeste et d'une grande importance: les nouvelles liaisons piétonnes – surtout quand, comme ici, elles coûtent 4 millions – sont des projets qui risquent souvent de rester dans les tiroirs. Le piéton semble toujours coûter à la fois trop cher et pas assez pour être vraiment pris en compte.



Le prix Flâneur d'Or 2008 a récompensé cette belle construction qui relie aujourd'hui les communes de Baden et d'Ennetbaden (AG), et que piétons – et cyclistes – des deux rives se sont rapidement appropriée. Par son choix, le jury a voulu souligner l'importance de la réalisation de ces maillons manquants dans les réseaux piétons, qui facilitent le quotidien des habitants et peuvent inciter à se déplacer plus volontiers à pied.

Le jury a également décerné six distinctions, saluant notamment des réaménagements de rues particulièrement intéressants – dont deux exemples de zones 30 et une zone de rencontre sur des routes cantonales (Croglio/TI, Köniz/BE et Bremgarten/BE) – et neuf mentions. Il a de manière générale relevé la grande qualité des projets présentés et constaté, au travers des 42 dossiers reçus, que la question des piétons prend manifestement de plus en plus d'importance dans la planification, voire devient souvent un des paramètres essentiels à prendre en compte. (Plus d'informations sur: www.flaneurdor.ch)

Dominique von der Mühl ■

Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe-conseil romand indépendant dans lequel sont représentés: *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*.

Ses objectifs principaux: l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

Ses moyens d'actions: l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

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:

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

«Modèle 50/30»: un premier bilan

Fin 2006, la Suisse comptait 2057 zones 30. Il reste toutefois beaucoup à faire pour sécuriser les routes en localité, qui enregistrent encore trop d'accidents (17'000 blessés et 141 tués en 2007). Un récent rapport du bpa met en évidence un potentiel encore largement sous-exploité, mais aussi les contradictions de la législation actuelle pour l'application du modèle 50/30.

Le «modèle 50/30» du bpa (Bureau de prévention des accidents), inspiré des expériences du Nord de l'Europe, est très intéressant. Il reste pourtant encore peu utilisé. La publication récente d'une étude¹ du bpa nous permet de faire le point.

Le modèle 50/30 distingue deux types de rues en localité, celles où la fonction «circulation» prime et celles où les vies locale et sociale priment. Selon ce modèle, toutes les routes d'intérêt local d'une localité doivent être à 30 km/h. Les rues ou routes où la fonction circulation et la fonction sociale se superposent restent à 50 km/h, mais devraient être aménagées.

Zones 30

Dans les zones 30, la densité des mesures est généralement peu importante, des éléments très simples servent souvent de portes et sont aussi fréquemment utilisés à l'intérieur des zones (généralement marquages). On ne fera appel à des mesures constructives de modération de la circulation (décrochements verticaux et horizontaux, carrefours pavés) que si l'aspect de la route laisse supposer un moindre respect de la limitation de vitesse².

Le bpa constate que les communes s'emploient généralement à aménager des zones 30 de la manière la plus économique possible, ce qui correspond aux principes du modèle 50/30, et ce que soutient aussi *Rue de l'Avenir*. Il estime par contre que le potentiel de zones 30 est encore très élevé, particulièrement hors des grandes villes: 75% des zones bâties pourraient encore être mises en zones 30.

Routes «à orientation trafic»

Les aménagements sur les routes à orientation circulation sont encore plus rares: on dénombrait

208 rues réaménagées seulement à la fin 2006. Le potentiel de ces routes, compléments indispensables des zones 30, est extrêmement élevé: 98% des routes importantes en localité ne sont pas encore réaménagées.

Modification législative

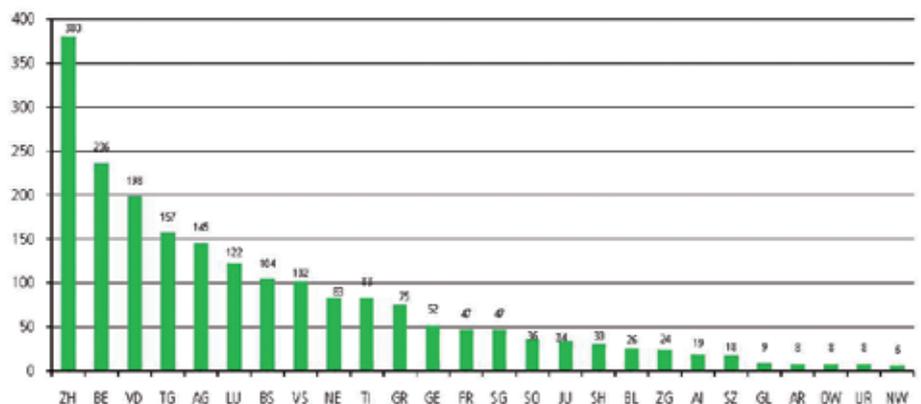
Cinq ans après l'introduction du modèle 50/30, le bpa va plus loin. En effet, constatant que la législation actuelle constitue un frein à sa mise en œuvre, il propose de modifier l'article 4a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), l'art. 22 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'art. 108 de la Loi sur la circulation routière (LCR) de manière à autoriser

deux régimes de vitesse maximale en localité: 50 km/h sur le réseau routier supérieur et 30 km/h sur le réseau des routes d'intérêt local. *Rue de l'Avenir* adhère à l'analyse du bpa et salue à cette proposition.

Alain Rouiller, alainrouiller@bluewin.ch ■

1 *Prozess-Evaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts*, 122 pages, en allemand avec un résumé français de 4 pages. Autres documents d'intérêt sur la zone 30: *Modèle du bpa «50/30 en localité»* 2 pages; *Zone 30*, brochure technique, 12 pages; *Zone 30 éloge de la lenteur* 4 pages. Tous parus en 2008, ils sont téléchargeables à l'adresse www.bpa.ch

2 La norme suisse (SN) 640 212 «Conception de l'espace routier: éléments d'aménagement» s'applique.



Zones 30 en Suisse par canton à fin 2006. Source: bpa 2008.

Une réflexion de Rue de l'Avenir

L'intérêt de la proposition du bpa est de ne plus distinguer entre rues de quartiers et axes principaux, mais entre fonctions: prédominance du local et du social ou prédominance de la circulation. Cela signifie, dans notre esprit, que les axes importants où la fonction sociale est au moins aussi importante que la fonction circulation devraient pouvoir être inclus ponctuellement dans la zone 30, comme la Schwarzenburgstrasse à Köniz (BE).

D'aucuns pensent au contraire que cela ne sera pas possible. Cette divergence d'interprétation, qu'il ne sera pas facile de clarifier dans la loi, est une des difficultés de la proposition 50/30 du bpa.

Mesures et effets: retour sur quelques études

Dans le dépliant de 2002 qui présentait le modèle 50/30 et dans ses plus récents documents de 2008 (brochure technique et rapport no 60), le *bpa* mentionne trois études de référence qu'il est intéressant de consulter. Elles permettent de mieux comprendre ce qui a servi de base aux recommandations.

L'une de ces études a été réalisée par l'IVT de l'EPFZ (Lindenmann et Koy). Publiée en 2000, elle est basée sur l'analyse de zones 30 exclusivement en Suisse. L'étude publiée par le *bpa* en 1998 (Scaramuzza, Siegrist et Thoma) et celle de *Prognos* (2001) ont recensé les résultats d'évaluations dans plusieurs pays d'Europe qui ont introduit des zones 30 depuis de nombreuses années - particulièrement la Hollande (loi en 1984), l'Allemagne (1985) et l'Autriche (1989).

Les évaluations recensées portent sur des exemples de zones instaurées pour l'essentiel entre 1985 et 1995, dont plusieurs expériences pilotes faites en Allemagne dès 1985 avec une modération par zones étendues, incluant pour certaines des tronçons plus ou moins importants de routes à orientation trafic. Pour la Suisse, les exemples évalués précèdent tous la nouvelle ordonnance, et ils ne prennent pas en compte les expériences des grandes villes (Berne, Zurich après 1999, Bâle, Lausanne, Winterthur, notamment).

Unanimité: un plus pour la sécurité

L'analyse des exemples recensés s'est attachée à évaluer l'effet des mesures d'aménagement - plus ou moins conséquentes - sur les vitesses et sur les accidents. La question de la dimension des zones a également été prise en compte.

Les évaluations sont documentées de manières diverses et souvent difficilement comparables, mais elles concluent de manière unanime à l'amélioration de la sécurité des usagers suite à l'introduction de zones 30. Celle-ci se traduit par une diminution des accidents avec blessés, et une réduction particulièrement importante des accidents graves et du nombre de tués. Dans certains cas, le nombre d'accidents a un peu augmenté, mais il s'agit le plus souvent d'une augmentation d'accidents avec dégâts matériels.

L'étude *Prognos* rappelle par ailleurs que la sécurité ne se réduit pas à l'absence d'accidents, mais comprend aussi la réduction des «conflits» entre usagers et l'amélioration



Un message à faire passer...
Photo: A. Rouiller, Toronto 2007.

du sentiment de sécurité (avec les effets d'un abaissement de la vitesse cités dans diverses études: conduite plus calme, réduction de la distance d'arrêt, amélioration des possibilités de traversées, moins de bruit).

Mesures d'aménagement

Les évaluations concluent à des effets proportionnels au niveau d'aménagement, «aménagement» ne signifiant pas nécessairement mesures constructives lourdes: il peut s'agir de mesures légères comme du stationnement alterné ou des marquages au sol, de manière générale, des éléments qui permettent de mettre en évidence la particularité de la zone. La simple pose d'un signal en entrée de zone induit des effets peu importants, mais pas négligeables pour autant.

Les évaluations des exemples recensés s'étant concentrées sur la question des aménagements, on ne sait par contre rien des processus qui ont précédé l'instauration des zones 30, du type de communication qui a accompagné leur mise en œuvre, de possibles campagnes de contrôle et de leurs effets, etc. On peut faire l'hypothèse que l'introduction des zones 30 à large échelle en Allemagne, par



Zurich. Les premières zones 30 (1991-1998) comportaient beaucoup de mesures constructives. Leur coût de réalisation ne permettait pas de répondre aux nombreuses demandes d'habitants. En 1999, la Ville a développé une stratégie complètement différente. La mise en place de 80 zones 30 en une année, avec un kit de mesures simples (en partie expérimentales), s'est accompagnée d'une campagne de communication «sans précédent» (voir RdA 4/2003). Photo: A. Rouiller.

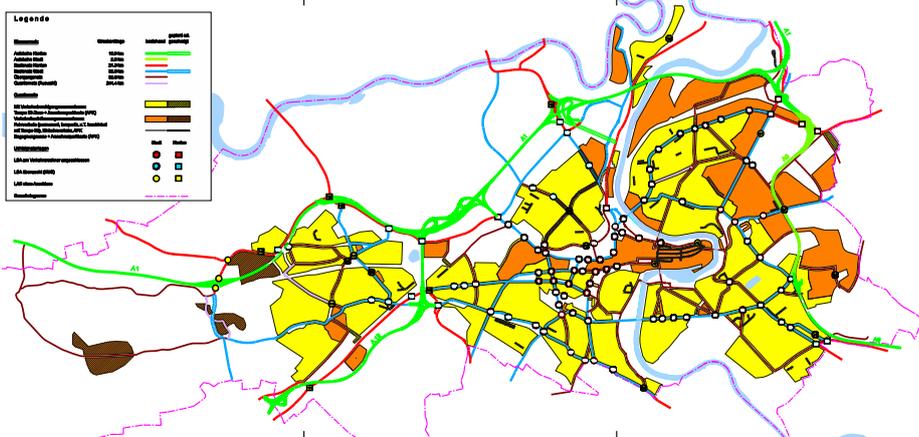
exemple, s'est probablement accompagnée de ce type de mesures, mais pour la plupart des cas évalués, on semble avoir compté essentiellement sur les aménagements pour produire les effets escomptés.

Graz: un exemple resté unique

Le seul exemple documenté sur ces aspects est celui de la ville de Graz, en Autriche, connue pour son expérience d'instauration du 30 généralisé avec exceptions à 50 (le «modèle 50/30 à l'envers», si l'on veut). On y a mis en place des mesures très légères (signalisation et marquage), par contre un poids important a été donné à l'information et au débat public, puis dans un second temps à des campagnes de contrôle avec amendes. L'ensemble de cette expérience a fait l'objet d'une évaluation circonstanciée. Le bilan s'est révélé très positif (abaissement de la vitesse et diminution des accidents comparables à des exemples avec aménagements). L'évaluation a même permis de constater une sorte d'effet «extensif» d'une nouvelle culture de conduite, avec un effet aussi sur les rues qui restaient à 50.

Modération «dans les têtes» d'abord

Etonnamment, cette expérience est restée un cas à part et n'est jamais relayée comme un modèle possible: en Suisse, on continue encore d'associer zones 30 à aménagements. L'auteur d'une étude sur Graz citée dans celle du bpa de 1998 (p. 12) souligne pourtant l'intérêt d'une autre approche: les aménagements constructifs ne mènent pas à une modification des comportements liés à une prise de conscience quant à la dimension sociale de cette mesure, la réduction de la vitesse est perçue comme une contrainte et cela ne marche que parce qu'on craint d'abîmer sa voiture. Dit autrement: si l'utilisateur motorisé ne comprend pas les objectifs et l'intérêt d'une zone 30, aucun aménagement ne suffira à le faire ralentir, ou alors à quel coût !



Berne. Le plan de la ville est pratiquement une illustration du modèle 50/30. Les mesures sont simples et les contrôles réguliers. Chaque zone 30 comporte aussi une ou plusieurs rues en zone de rencontre, réalisées sur demande des habitants: un dépliant explicatif et une page spécifique sur le site internet de la Ville fournissent les informations sur les démarches requises. Source: Ville de Berne.

L'arrêt de St-Gall

En été 2006, le Tribunal fédéral a rendu un arrêt concernant une nouvelle zone 30 projetée par la Ville de Saint-Gall, qui avait été contestée par quatre habitants. S'appuyant sur des considérations strictement juridiques, l'arrêt a remis en lumière l'existence - la survivance - des dispositions de l'art. 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (restrictions de trafic, si on ne peut pas faire autrement, principe de proportionnalité à respecter), et rappelé que la compétence de décision dans le domaine appartenait aux cantons. La publication de cet arrêt a fortement freiné le nombre de nouvelles zones 30 dans l'année qui a suivi. Le bpa a dû adapter son dépliant: il continue de promouvoir le modèle 50/30, mais tout en décrivant une démarche qui nécessite de justifier les zones pratiquement au cas par cas... Surprenant de constater comment une action locale de quelques personnes relayée par un juridisme étroit peut mettre en question des choix politiques et une évolution en marche. Concernant St-Gall, la zone contestée étant toute petite et une grande partie des quartiers étant déjà à 30, on peut s'interroger sur l'enjeu réel.



Et les contrôles?

Il est étonnant de constater que si le contrôle «répressif» du stationnement est plus ou moins accepté et qu'on y consacre généralement les moyens nécessaires, celui des vitesses dans les zones 30 soulève toutes sortes d'objections, alors même que l'enjeu, pour la sécurité et la vie sociale, est bien plus important.



La suppression des passages piétons dans les zones 30 est discutable. Cette obligation est généralement mal comprise et peut même mettre en péril la réalisation d'une zone. A Genève, un groupe d'habitants a protesté contre la disparition d'un passage par un marquage «sauvage» Photo: Marcel E. Mühlestein.

Cette question semble assez peu documentée, au moins dans les études recensées par le bpa. De deux études mentionnées dans l'étude de 1998, il ressortirait pourtant que des contrôles suivis peuvent permettre d'atteindre des résultats analogues à des aménagements, respectivement en renforcer les effets.

En Suisse, dans les villes d'une certaine importance, avec une conception étendue des zones 30, les aménagements légers s'accompagnent presque toujours de contrôles réguliers. Les plus petites localités dépendent du bon vouloir des cantons, et si ceux-ci refusent de procéder à ces contrôles si la vitesse n'est pas déjà basse (c'est par ex. le cas du canton de Vaud depuis récemment), les communes sont devant le choix de dépenser beaucoup ou de renoncer.

Objectifs qualitatifs aussi

Il n'est pas facile de s'y retrouver dans les chiffres, encore moins de les comparer, et on manque d'éléments d'information qui pourraient permettre de mieux comprendre le pourquoi des résultats, le cas échéant de les nuancer. Il manque aussi, à côté des chiffres bruts, des appréciations plus qualitatives: sur l'opinion des habitants, les changements pour certaines catégories de population (notamment enfants et personnes âgées), en quoi l'instauration d'une zone 30 influence la vie sociale d'un quartier et les rapports entre les usagers – voir par exemple la recherche effectuée dans le cadre du PNR 54 (voir RdA 3/2008) qui a montré le lien entre potentiel d'intégration et types de rues. Au final, l'instauration d'une zone 30 n'est pas - ne devrait pas être - qu'une mesure de technique de circulation: c'est d'abord un projet pour la qualité de l'environnement bâti et la vie des habitants.

Dominique von der Mühl
dominique.vondermuehl@epfl.ch ■



Zones 30: pas un but en soi, mais un outil pour la qualité du cadre de vie.
Photo: D. von der Mühl, Morges 2008.



Traversée de localité à 30. Dans bien des localités, un abaissement de la vitesse de circulation intégrant tout ou partie d'une route cantonale se justifierait, la fonction sociale y est souvent au moins aussi importante que la circulation. Les cantons sont encore réticents, pourtant la loi ne l'empêcherait pas. La situation évolue, des exemples existent: au Tessin (ici à Croglio), à Neuchâtel et dans les Grisons (voir RdA 2/2005). Le cas de Köniz reste pour le moment une exception (www.flaneurdor.ch). Photo: Fussverkehr Schweiz.

Zones 30 et contresens cyclables: une paire gagnante

Extrêmement précieux pour les cyclistes, les contresens cyclables permettent souvent d'éviter des détours par des routes plus dangereuses sans pour autant importuner les piétons en roulant sur le trottoir. Ils complètent de façon avantageuse le réseau cyclable, avec des moyens simples et peu coûteux.

Connus sous les termes «double-sens cyclables» en France et «sens uniques limités» ou «SUL» en Belgique, les contresens cyclables désignent une rue à sens unique pour le trafic motorisé ouverte dans les deux sens pour les deux roues légers. Depuis 2004 en Belgique et depuis l'année passée en France, les doubles-sens cyclables ont été généralisés dans les zones 30. Une mesure qui s'inscrit dans la démarche du «Code de la Rue», qui vise à inverser la hiérarchie des usagers en instaurant la priorité du plus vulnérable.

En Suisse, les contresens cyclables sont entrés en 1991 dans l'Ordonnance sur la signalisation routière, suite à un essai pilote mis en place dès 1986 à Ostermundigen. La largeur minimale (hors stationnement) recommandée pour ouvrir un contresens cyclable est de 3m50. Il existe toutefois des exemples concluants sur des chaussées plus étroites, notamment dans des rues à faible trafic avec des places d'évitement suffisamment fréquentes. Les contresens sont indiqués lorsque la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h et qu'aucune raison de sécurité majeure ne s'y oppose (virage sans aucune visibilité, p. ex). S'ils ont connu une expansion importante à Bâle, Berne ou Zürich, où 70 à 80% des tronçons à sens uniques sont ouverts dans les deux sens aux cyclistes, leur développement est encore variable en Suisse romande.

Meilleure visibilité réciproque

Dans les grandes villes comme Lausanne ou Genève, l'utilité des contresens cyclables est de plus en plus admise, surtout lors de la création de nouvelles zones 30 - ils y concernent respectivement 17 et 40% des km de rues à sens unique. Dans de plus petites villes, par contre, ils sont souvent mal

compris, et considérés comme dangereux. Les expériences montrent pourtant qu'il n'en est rien, bien au contraire. Rouler face aux voitures augmente la visibilité réciproque des protagonistes. L'espace pour les cyclistes peut être délimité ou non par une bande cyclable, le minimum étant un panneau à l'entrée de la rue. En l'absence de marquage au sol, le cycliste roule en règle générale au milieu de la rue et se rabat lorsqu'une voiture approche, ce qui contribue à modérer le trafic automobile. Les cyclistes roulant à contresens courent même moins de risques liés aux ouvertures de portières intempestives: le dos d'une portière est bien moins nuisible que sa tranche. Une étude menée en Belgique montre qu'on observe une réduction des accidents impliquant des cyclistes et un effet positif sur le nombre de déplacements à vélo.

L'importance de l'information

Le point déterminant est bien entendu la communication, pour que les automobilistes et les nouveaux cyclistes s'habituent au bon usage des contresens cyclables. Et là, pas de doute, la méthode la plus efficace est d'en mettre en place le plus possible en même temps! L'ouverture de «paquets» de contresens cyclables présente de nombreux avantages: réduction des frais de mise en œuvre, rapidité d'exécution et, justement, opportunité de faire une campagne de sensibilisation auprès de la population. La mise en zone 30 d'un quartier est donc une occasion parfaite pour instaurer ces aménagements, et profiter qu'ils entrent dans les mœurs pour les étendre à d'autres points noirs du réseau cyclable.

Manon Giger

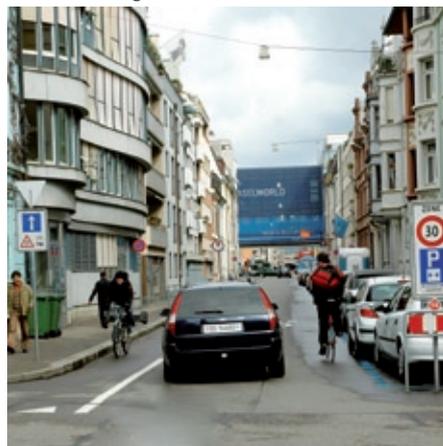
manon.giger@pro-velo.ch ■



Une question d'habitude: la signalisation minimale d'un contresens cyclable consiste en un panneau attirant l'attention sur le trafic cycliste à l'entrée et à la sortie du tronçon concerné. A Bâle, dans une rue étroite en zone 30, cette signalétique suffit au bon fonctionnement de l'aménagement (image ci-dessous).



Ci-dessous: contresens cyclable avec une bande marquée au sol, dans une rue plus large faisant partie des itinéraires cyclables cantonaux et susceptible d'être utilisée pour le cyclotourisme. Photos: M. Giger et A. Goos, Bâle 2009.



Lausanne: une expérience de plus de 15 ans

Amorcée par une première zone pilote en 1993, la politique des zones 30 à Lausanne tend aujourd'hui vers le modèle 50/30, avec des zones qui deviennent plus étendues. Les aménagements sont pour l'essentiel légers, complétés dans un second temps si nécessaire. La ville mise surtout sur la sensibilisation et les contrôles, comme dans la plupart des grandes villes de Suisse.

La première zone 30 lausannoise a été instaurée en mars 1993 dans la zone de détente de Vidy comme zone pilote. L'adoption en 1996 du Plan directeur communal a donné l'impulsion à la mise en place étendue de zones 30 sur le territoire communal. A ce jour, trente-cinq zones 30 et deux zones de rencontre ont été réalisées.

Les riverains et usagers sont manifestement favorables à la mise en place des zones 30: les publications dans la *FAO* n'ont jamais suscité d'opposition. Le territoire de la commune de Lausanne devrait ainsi, au fil des réalisations successives, tendre au modèle «50/30» préconisé par le Bureau de prévention des accidents

Philosophie d'aménagements

Deux éléments de mobilier: totems d'entrée et plots hexagonaux avec bandes réfléchissantes caractérisent les zones 30. Ils sont utilisés de manière systématique pour donner une unité à l'ensemble des zones du territoire communal.

Ces aménagements sont légers et, associés aux modifications de signalisation et de marquage nécessaires (suppression des stops, cédez le passage et lignes en milieu de chaussée, rétablissement de la priorité de droite), localement un rehaussement de la chaussée, suffisent pour la mise en place d'une zone 30.

Lors de travaux de réfection ou d'entretien de la chaussée, des aménagements plus conséquents (rehaussements, trottoirs continus) ou une requalification plus importante de l'espace-rue sont réalisés au gré des opportunités.

La problématique la plus délicate concerne les passages piétons. Entre la suppression généralisée préconisée par l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre et les exceptions qu'elle permet, cette question est réglée au cas par cas. A ce jour de

nombreux passages piétons subsistent à l'intérieur des zones 30.

Politique de communication

Mettre en place une zone 30 n'est pas qu'une affaire d'aménagement. La sensibilisation des usagers est une mesure d'accompagnement nécessaire, efficace et durable qui contribue à l'acceptation de la mise de la zone 30 et à la modification des comportements. La Ville de Lausanne procède de la manière suivante:

- organisation d'une voire plusieurs séances avec les habitants du quartier lors de la planification de la zone;
- distribution d'un «tous ménages» comprenant le plan de la zone et un dépliant de sensibilisation avant le début des travaux;
- campagne informative avec radars à affichage pendant les deux à trois semaines qui suivent les travaux de mise en place;
- campagne si nécessaire répressive (amen-

des) à l'aide de radars mobiles un à deux mois après la campagne d'affichage.

Par ailleurs, deux fois par mois, toutes les zones 30 du territoire communal font l'objet de contrôles permettant de suivre l'évolution des comportements et de cibler les éventuels «points noirs» du réseau.

Pas seulement des zones 30

Enfin, la Ville de Lausanne ne perçoit pas l'instauration de zones 30 comme unique outil de modération: elle réalise également des interventions sur les rues du réseau «principal» ou de «distribution» (Plan directeur communal) afin d'atteindre des objectifs liés à la sécurité routière ou à la qualité de vie. A titre d'exemple, il est relevé le récent réaménagement de l'avenue de Cour et la rue Centrale.

Gaël Cochand, conseiller vaudois R d A

Interview d'Alain Gonin, chef de l'aménagement urbain, Service de la circulation, avril 2009 ■

La zone 30 c'est :

- Réduire la distance d'arrêt.
- Favoriser la convivialité entre les usagers.
- Réduire les nuisances.

Pour :

- moins de danger
- moins d'accidents
- moins de trafic
- moins de bruit
- moins de stress

Lausanne

direction des travaux
direction de la sécurité publique

Lois...
Règles...
Bon sens...
Courtoisie...

...Quel comportement?

La Ville de Lausanne, comme plusieurs autres villes de Suisse, met l'accent sur la sensibilisation et des contrôles réguliers. L'actuel dépliant est assez technique: l'ancien mettait plus l'accent sur les arguments en faveur du 30 km/h. Document Ville de Lausanne.