

Rue de l'Avenir

Journée RdA 2013
27 septembre à Neuchâtel
(voir page 2)



Démarches 30
Une culture fait son chemin
(en Suisse et en Europe)



Parler de «démarches 30», c'est suggérer une vision, un processus, une démarche de projet plutôt qu'un produit fini. Mieux que «ville à 30», ce terme permet d'intégrer le fait que depuis bien des années ces démarches ne se limitent plus aux villes, elles sont également développées dans de plus petites communes.

Les zones 30 et les zones de rencontre font aujourd'hui partie de notre paysage quotidien, l'abaissement de la vitesse sur des axes à fort trafic en localité n'est désormais plus un tabou: une évolution «sur la route» qui traduit l'évolution d'une culture. L'élargissement d'une approche aussi, de l'époque des petites zones 30 de la fin des années 80 et d'un objectif d'abord sécuritaire, à des projets d'ensemble où l'abaissement de la vitesse, décliné sous différentes formes et exploité à large échelle, devient instrument de valorisation de la qualité de vie en ville – et dans les villages.

En attestent les projets qui se développent, en Suisse et à l'étranger, et dont rend compte ce bulletin: concepts d'ensemble de zones 30, expériences de limitation à 30 sur des routes cantonales, 30 la nuit sur des axes à fort trafic comme mesure de lutte contre le bruit, initiative européenne, démarches citoyennes,...

La virulence de certains opposants est peut-être proportionnelle à la menace que représente cette évolution. La «ville apaisée» est pourtant, paradoxalement, la condition qui permettra de garder une place à la voiture en ville. Mais une voiture domestiquée, qui évite la fuite au vert des habitants qui le peuvent, ne rend pas intenable la vie quotidienne à tous les autres, et permette de concilier densité et qualité du cadre de vie des habitants. Ce que la ville d'Angers a joliment exprimé par ce slogan: «La ville appartient à ceux qui lèvent le pied».

RdA

30e journée Rue de l'Avenir, 27 septembre 2013 à Neuchâtel

Accompagner les projets, sensibiliser, convaincre L'indispensable communication – avant, pendant, après

Touchant à des questions sensibles – gestion de la circulation, stationnement, sécurité routière, cohabitation des usagers, usage de l'espace – les projets de modulation de la circulation et de réaménagement de rues suscitent inévitablement des craintes, des interrogations, des doutes, qui peuvent générer des réactions négatives parfois fatales aux projets. La communication devient un volet essentiel d'accompagnement des processus, dès le début des projets et jusqu'au suivi après réalisation.

Si les exemples d'aménagement réalisés peuvent être visités et servir de source d'inspiration, on se trouve par contre plus démuné pour trouver des références dans le domaine de la communication, quant au contenu, au processus, à l'organisation, aux supports,... Les expériences réussies ne sont pas souvent documentées, les agences spécialisées dans le domaine restent rares.

La journée Rue de l'Avenir doit permettre de **découvrir des exemples de démarches et d'échanger les expériences entre intervenants et participants**. Après un parcours de visites sur le terrain le matin, l'après-midi sera consacré à une partie d'exposés suivis d'un débat, avec des présentations d'exemples et un exposé plus général sur la communication précédant le débat.

On découvrira en particulier les expériences de deux «villes à 30»: **Graz (A)**, qui a choisi il y a 20 ans de mettre 80% de la ville à 30 en misant sur la communication plutôt que les aménagements, et **Angers (F)**, où concertation et communication font partie intégrante du passage à 30 de tous les quartiers d'ici fin 2014. Ou encore: **le volet communication du «modèle bernois»**, un aspect méconnu de cette démarche dont les exemples d'aménagements sont par contre bien connus.

Une partie exposition permettra de compléter les exemples présentés.

Plus d'informations sur www.rue-avenir.ch

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

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

Contact correspondants 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

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch



Page de couverture: la ville d'Angers va mettre tous ses quartiers à 30 d'ici fin 2014, un choix qui résulte d'une démarche de concertation avec la population. Le slogan du totem traduit une vision positive de la mesure, outil de qualité de vie en ville. (Crédit: Ville d'Angers)

Des projets pris entre rationnel et émotionnel

Incontestablement les démarches 30 progressent. En Suisse le modèle 50/30 se généralise dans les villes, les zones 30 sont de plus en plus nombreuses dans les villages aussi, le 30 sur les routes principales n'est plus un tabou. Une évolution qui n'est pas pour autant un long fleuve tranquille...

L'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre en janvier 2002, soutenue par une volonté politique au niveau fédéral de «faciliter l'instauration de zones à vitesse réduite», a marqué le début d'une très forte progression des projets, dans l'ensemble de la Suisse. La demande sociale est là. Et la culture de la «ville apaisée» fait son chemin. Pas sans obstacles pourtant. La multiplication des projets a inévitablement suscité des réactions d'opposition, notamment de la part des associations de défense des auto-

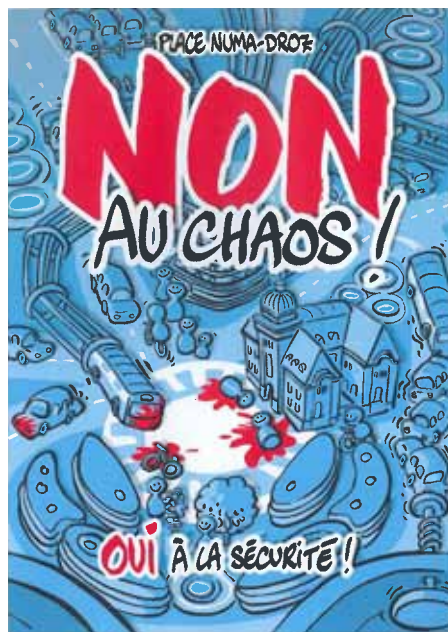
mobilités, avec des moyens financiers souvent importants. Implantée dans le Jura, l'association Mobilitant s'attaque avec virulence aux zones 30. Petite mais omniprésente, elle s'est donné pour objectif de faire échouer un maximum de projets, avec succès pour certains, surtout dans les petites communes. Les arguments sont émotionnels, jouant sur des thèmes sensibles: la sécurité des piétons, l'avenir des commerces, la place de la voiture en ville. Des questions essentielles et légitimes, et des craintes devant le changement qui méritent d'être prises au sérieux et discutées. Pourtant c'est souvent le débat passionnel qui domine, amplifié par les médias, notamment les gratuits (largement distribués et lus): les titres et la part d'espace consacré relayent malheureusement bien plus souvent les problèmes – réels ou supposés – que les informations objectives. Les communes se trouvent parfois démunies devant les réactions soulevées.

Exploiter les expériences

Reste que, en près d'un quart de siècle, les zones 30 ont fait leurs preuves. Il existe aujourd'hui suffisamment d'exemples, en Suisse et à l'étranger, pour que les bénéfices en soient attestés: sur la sécurité routière, le bruit, la fluidité du trafic. Le bpa, qui n'a pas vocation de lobbyiste extrémiste, continue patiemment de défendre le «modèle 50/30», et de souligner le grand potentiel

qui existe encore en Suisse. De très nombreux exemples de réaménagement démontrent aujourd'hui que l'abaissement de la vitesse permet de conjuguer gestion du trafic et qualité urbaine, pour des espaces publics circulés où la vie sociale retrouve place. La visite d'exemples réalisés, l'apport d'expérience de ceux qui ont mené à bien des projets novateurs, un argumentaire permettant de répondre aux craintes exprimées, une période d'essai qui permette de discuter sur une réalité et non des représentations, une communication en continu intégrée dès le départ dans les projets sont plus que jamais des outils indispensables pour pouvoir amener le débat sur un terrain plus rationnel et constructif. Où l'on puisse parler du pourquoi, pas seulement du quoi. De l'essentiel, en somme.

Dominique von der Mühl ■



Affichette contre le vote du crédit pour la place Numa-Droz, à Neuchâtel: de l'émotionnel à l'état pur. Et de gros moyens mis en œuvre dans la campagne.



A propos de chiffres

L'association Mobilitant cite régulièrement une étude zürichoise de 2004, émanant de la police cantonale, qui mettrait en cause les effets des zones 30. UNE étude. On peut s'interroger: pour quelle raison CETTE étude (à caractère interne semble-t-il et dont on ignore l'usage exact) aurait-elle une valeur particulière qui lui conférerait la légitimité de remettre en question, à elle seule, les résultats des nombreuses évaluations et études – en Suisse et à l'échelle européenne – concluant à un bilan positif de l'abaissement de la vitesse? Ou faudrait-il croire à un complot européen visant à fausser les résultats?

Plus sérieusement, les chiffres valent surtout par ce qu'on en fait. Le 30 n'est pas un but en soi mais un outil de projet. Résultats insatisfaisants? Les évaluations, notamment celles qui sont réalisées dans le cadre du bilan requis par la loi après une année pour les zones 30, servent précisément à définir, là où les effets voulus ne sont pas atteints, les mesures permettant d'améliorer la situation. C'est bien là le but, non?

Route principale à 30: le Tribunal fédéral confirme

Ce n'est pas la première fois que le Tribunal fédéral se prononce sur les conditions d'établissement de zones 30. Mais son arrêt du 10 décembre 2012 confirmant la création d'une zone 30 sur la route cantonale traversant Sumvitg (GR) fera certainement référence et ouvre de nouvelles perspectives.



Sumvitg (GR). Le Tribunal fédéral a jugé que la sécurité des piétons était ici prioritaire, et confirmé la mesure d'abaissement de la vitesse à 30 au centre du village. (Photo: Stefan Grass)

Le village de Sumvitg (1'300 hab) est situé dans la vallée du Rhin entre Coire et Andermatt. La route cantonale qui traverse la localité est étroite et la vitesse des voitures met les habitants en danger. Les maisons de part et d'autre de la route ne permettent pas la construction ou l'élargissement des trottoirs et les passages piétons sont insuffisants. Ce sont toutes ces considérations qui ont amené 70% des habitants de Sumvitg à signer, en 2009, une pétition en faveur de l'établissement d'une zone 30 dans le village. En 2010, la commune a soumis cette demande au canton qui l'a acceptée, sauf sur le tronçon de la route cantonale qui traverse le village, invoquant une vitesse des véhicules (V85) trop élevée. Quelques habitants tenaces ont fait recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif qui leur a finalement donné raison. C'était sans compter la section grisonne du TCS qui a recouru contre la décision du Tribunal administratif auprès du Tribunal fédéral. Mais grâce à ce recours, nous disposons aujourd'hui d'une position claire du Tribunal fédéral concernant l'instauration de zones 30 sur les axes de transit et les routes cantonales traversant les localités.

Ce qu'apporte l'arrêt de Sumvitg

Le Tribunal fédéral a jugé que la zone 30 dans le centre de Sumvitg constitue le seul moyen de réduire l'insécurité des piétons dans la localité, confirmant ainsi que la sécurité des piétons doit primer sur les considérations de fluidité de trafic et de facilité de transit. Le Tribunal fédéral souligne ainsi qu'il serait «abusif, dans ces circonstances, de donner la priorité aux intérêts d'un trafic de transit sans entraves par rapport à l'intégrité physique des habitants de Sumvitg». En estimant que la mise en zone 30 de la route cantonale est nécessaire pour pallier au déficit de sécurité considérable constaté sur place, le Tribunal fédéral rappelle l'importance du principe de prévention en matière de circulation routière. Alors que le TCS estimait qu'il n'existe pas de «droit à l'introduction de zones 30» et que ce sont les autorités cantonales qui sont habilitées à juger de l'opportunité et de la conformité d'une zone 30, le Tribunal fédéral confirme, lui, que lorsque la sécurité des habitants est en jeu, les autorités cantonales n'ont pas seulement le droit mais aussi le devoir d'accéder à la requête de la commune pour assurer la sécurité des piétons et des habitants.

Grâce à cet arrêt, la mise en zone 30 d'une route cantonale devient juridiquement défendable de même que l'affirmation de la supériorité de la sécurité des habitants par rapport à la fluidité du trafic.

Et auparavant celui de Münsingen

En 2010, à Münsingen (BE), le Tribunal fédéral avait déjà rendu un arrêt décisif jugeant que les zones 30 ne sont pas réservées aux routes secondaires et qu'elles sont également admissibles sur les routes principales, avec trafic de transit. La zone 30 prévue s'étendait sur deux axes principaux et avait été également contestée par le TCS. Le Tribunal fédéral avait alors affirmé que «exceptionnellement, l'instauration d'une zone 30 est aussi admissible sur les routes à orientation trafic, lorsqu'une expertise démontre que cette mesure permettra d'améliorer l'écoulement du trafic sur les tronçons fortement chargés» (consid. 2.2. et 3.4).

Ces deux arrêts ouvrent de nouvelles perspectives en matière de zone 30 sur les routes principales et les axes à fort trafic. Ils reconnaissent le rôle préventif de la zone 30 et son impact sur la sécurité des piétons. Ils réaffirment que les autorités ont un devoir de protection de l'intégrité des habitants, laquelle doit en cas de conflit primer sur la fluidité du trafic sur des axes de transit.

Françoise Lanci-Montant ■

Pour en savoir plus

Sur Sumvitg (avec un plan du village) voir: www.rue-avenir.ch > Actualités > Toutes les actualités > 16.2.2013
Inforum ASPAN mai n°3/2013, pp. 8-12.

Des réalisations et des projets

Impensable il y a vingt ans, l'abaissement de la vitesse à 30 sur des tronçons de routes principales fait désormais partie de la boîte à outils à l'usage des communes et des cantons. Une possibilité introduite il y a dix ans, encore méconnue et (trop) peu exploitée. Mais des exemples existent. Et des projets émergent. Le canton de Berne reste précurseur.

L'exemple le plus connu est celui de la Schwarzenburgstrasse à Köniz (BE), premier cas en Suisse de route cantonale principale à fort trafic signalisée en zone 30. Le canton de Berne reste précurseur en matière de «cohabitation dans l'espace routier». Il l'avait déjà été en acceptant de tester à Burgdorf, au milieu des années 90 et dans un contexte de centre-ville, ce qui allait devenir la zone de rencontre. Puis en expérimentant une zone de rencontre avec un trafic important (place Centrale à Bienne) ou en traversée de localité sur une route cantonale (centre du village à Bremgarten).

Le «modèle bernois» exemplaire

La démarche du modèle bernois a désormais intégré la zone 30 dans la boîte à outils des mesures possibles pour le réaménagement de routes cantonales. Pour améliorer la sécurité des usagers, mais pas seulement: l'instauration de la zone 30 à Köniz a été justifiée d'abord pour améliorer la fluidité du trafic. C'est également l'objectif à Münsingen, petite ville de 11'000 habitants sur l'axe Berne-Thoune, dont le projet de réaménagement de la traversée de localité a fait l'objet d'un arrêt du Tribunal fédéral en 2010 (voir ci-contre). Un projet encore en attente de réalisation.

Il n'y a actuellement pas d'autres projets en cours de cette envergure, par contre plusieurs traversées de villages sont désormais signalisées en zone 30.

Dans d'autres cantons aussi

Aux Grisons, l'arrêt de Sumvitg ouvrira certainement la porte à d'autres demandes et projets. Plus haut dans la vallée, la zone 30 instaurée à Disentis-Mustér depuis une dizaine d'années couvre pratiquement tout le village et comprend les deux routes cantonales des cols de l'Oberalp et du Lukmanier. Le canton a aussi autorisé des zones 30 couvrant l'entier d'un village, quand l'espace est restreint - c'est le cas également au Tessin.



Münsingen (BE). Sur cette route en traversée de localité (12'000 à 17'000 v/j selon les tronçons), le réaménagement avec signalisation à 30, avalisé par l'arrêt du Tribunal fédéral, attend une réalisation qui sera bienvenue (Crédit photo et photomontage: Tiefbauamt, OIK II, canton de Berne)

Dans le canton de Fribourg, à Bulle, deux axes à fort trafic se trouvent désormais en zone 30, l'un en traversée de localité, l'autre sur le tronçon longeant une école très fréquentée. Dans les deux cas il s'agit d'une mesure liée au projet d'agglomération. A Fribourg même on peut aussi signaler la zone de rencontre sur le square des Places (axe principal, 9000 v/j).

Que dit la loi

Selon l'OSR (art. 2, al. 5), «les zones 30 ne peuvent être instaurées que sur les routes secondaires ayant une certaine homogénéité». Mais l'alinéa 3 du même article précise que, «exceptionnellement, il est possible d'intégrer un tronçon de route principale dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (centre d'une localité, centre ville historique)». L'art. 108 al. 2 de l'OSR souligne qu'un abaissement de la limitation générale de vitesse est autorisé à certaines conditions, par exemple en cas de danger difficilement perceptible ou si les usagers de la route sont particulièrement vulnérables. La possibilité légale est bien là. La jurisprudence récente (voir ci-contre) et les exemples réalisés illustrent les considérations qui peuvent être exploitées pour les projets. (flm/dv)

A Zürich les projets de zone 30 sur axes principaux sont développés pour le moment par la Ville, le canton prévoit quelques projets de zones 30 sur des traversées de village, où le 30 est justifié par des questions patrimoniales ou de sécurité des usagers. A Neuchâtel, le projet de réaménagement de la place Numa-Droz avec signalisation à 30 (crédit refusé), avait l'aval du canton.

Une évolution logique

D'autres cantons se montrent plus frileux, certains semblent d'ailleurs méconnaître les possibilités légales. Avec le temps, les deux arrêts successifs du Tribunal fédéral auront certainement un effet positif, l'abaissement de la vitesse sur les routes cantonales n'est désormais plus un tabou. L'impulsion viendra aussi de démarches citoyennes, via les parlements cantonaux ou communaux, ou de demandes d'habitants, comme à Sumvitg. Une étape logique dans la continuité d'une évolution de trente ans: l'abaissement de la vitesse est une des conditions essentielles de la cohabitation des fonctions et des usagers, sur les axes principaux aussi. En localité, ils représentent bien plus que des «routes à orientation trafic».

Dominique von der Mühl ■

30 km/h de nuit: expériences à Berlin et à Zürich

Si la réduction de la vitesse est une mesure bien connue en matière de sécurité routière, sa contribution à la diminution du bruit routier est encore peu exploitée. Berlin fait figure de pionnier en la matière, la ville de Zürich développe ses premières expériences, les bilans sont positifs. Des exemples qui pourraient faire école, l'horizon 2018 pour l'assainissement du bruit routier, c'est demain.



Le canton de Zurich mène une campagne de sensibilisation des conducteurs à l'aide de panneaux interactifs: www.laerm.zh.ch/display (Crédit: Direction des travaux, Bureau pour la protection contre le bruit, canton de Zurich)

Dans le domaine de la modération du trafic, la capitale allemande figure parmi les villes pionnières à l'échelle nationale et européenne. Dans les quartiers résidentiels, les zones 30 sont la règle. Depuis quelques années, on circule désormais aussi à 30 km/h entre 22h et 6h sur les axes à fort trafic, représentant 55 km de routes, soit 4% de l'ensemble du réseau routier. Initiée dans la stratégie de lutte contre le bruit, cette mesure a fait ses preuves et améliore aujourd'hui le sommeil de près de 66'000 Berlinoises. Du point de vue du bruit, ce n'est pas lorsque la vitesse maximum est atteinte que les nuisances sont les plus importantes, mais pendant les phases d'accélération et de freinage. D'après les modèles théoriques actuels, une réduction de 50 à 30 km/h permettrait ainsi de diminuer les nuisances sonores de 2 à 5 décibels (dB), selon le revêtement de la chaussée. Un potentiel non négligeable quand on sait que des perturbations du sommeil se font déjà ressentir avec un niveau sonore de 40-45 dB.

Zürich sur les traces de Berlin

Suite aux expériences berlinoises, plusieurs autres villes allemandes, telles Francfort et Munich, ont montré leur intérêt à reprendre le concept, certaines étant sous pression pour réduire les nuisances sonores liées au trafic. En Suisse, le bruit routier doit faire l'objet de mesures d'assainissement à l'horizon 2015 pour les routes nationales et 2018 pour les autres routes. La Ville de Zürich a ainsi jusqu'à 2018 pour assainir quelques 230 km de routes et améliorer le sommeil de près de 150'000 de ses habitants.

Inspiré par le modèle berlinois, un projet pilote mené au printemps 2012 sur la Kalchbühlstrasse par l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Zürich permet aujourd'hui de tirer des conclusions prometteuses. Les mesures effectuées montrent en effet que le 30 km/h de nuit sur les axes limités à 50 km/h a permis une amélioration plus nette que prévue initialement, avec une réduction des nuisances sonores allant de 2.4 à 4.5 dB. La sensibilité des riverains au bruit étant plus forte de nuit, cette amélioration est loin d'être anodine. Le projet pilote montre un très léger ralentissement des bus (2 secondes par 100m). Pourtant, cette mesure séduit, notamment en raison de son faible coût en comparaison de la pose onéreuse de fenêtres antibruit: les coûts moyens des mesures d'exploitation à la source s'élèvent

à 1 mio de francs par km, contre 3 mio par km pour les mesures au lieu d'immission. Par ailleurs, une enquête auprès des riverains montre que la mesure est elle aussi bien acceptée. Une pétition a même été lancée pour que la Kalchbühlstrasse passe définitivement en zone 30. Les autorités Zürichoises doivent maintenant décider sur quelles rues le 30 km/h de nuit pourrait être privilégié à la pose de fenêtres antibruit, un concept d'ensemble vient d'être élaboré.

Arrêt du TF: d'abord agir à la source

Cette priorisation des mesures à la source est soutenue par un arrêt du Tribunal fédéral de 2010 concernant l'assainissement phonique de plusieurs axes routiers, à Zoug. Dans son recours face au projet d'assainissement de la Ville, un propriétaire demandait qu'une expertise soit faite d'après l'art. 108, al. 4 de l'Ordonnance sur la signalisation routière quant aux possibilités de réduire la vitesse maximale sur les axes de l'Artherstrasse et de la Grabenstrasse. Le Tribunal fédéral a tranché en sa faveur, donnant un signal important dans la politique de lutte contre le bruit. Sur la lancée des expériences positives menées à Zürich, d'autres villes pourraient s'intéresser au 30 km/h dans leurs projets d'assainissement du bruit routier.

Mathieu Pochon ■

Pour en savoir plus

Documentation sur les expériences de Zürich et de Berlin: voir liens sur www.rue-avenir.ch
Le magazine *Environnement* consacre le n°1/2013 au thème du bruit – «Vers plus de calme». Numéro téléchargeable sur le site de l'Office fédéral de l'environnement: www.bafu.admin.ch

Un document très bien fait publié par le canton de Vaud en 2007: *Bruit du trafic routier, assainissement – Références légales, constats et mesures de protection*. Téléchargeable sur le site internet du canton de Vaud.

Arrêt du TF à Zoug: (T0/2) 1C_45/2010, jugement du 9 septembre 2010.

Ville 30, une tendance européenne

Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre! Rendons à la ville sa convivialité! Redonnons vie à nos rues! Manifeste, résolution, initiative citoyenne... l'Europe se mobilise pour la ville à 30. Tour d'horizon - non exhaustif - chez nos voisins. Un constat général: les projets se multiplient, et la demande sociale monte.

Avec le concept de «Ville 30», le 30 km/h devient la règle et le 50 km/h l'exception sur les axes de transit. Ce principe est appliqué depuis bien des années dans de nombreuses villes en Allemagne et en Autriche. La France et la Belgique s'y engagent depuis plus récemment. Aux Pays-Bas, le subventionnement par l'Etat du kilomètre de zone 30 a stimulé l'action des communes: 80% des voiries du pays sont aujourd'hui à 30, villes et villages confondus.

De la zone 30 à la ville 30

En France, les concepts d'ensemble de zones 30 se multiplient, en lien avec des planifications globales: à Paris ou à Lyon, mais aussi dans des villes de taille moyenne et quelques petites communes (voir: ville30.org). Dans le nord-ouest de la France, si Lorient est pionnière en la matière, la ville d'Angers (150'000 habitants) est la première de cette taille à relever le défi de passer tous ses quartiers en zone 30 en l'espace de deux ans. Une forte mobilisation citoyenne est à l'origine de la démarche, qui a été accompagnée d'une concertation élargie dans les quartiers. A Rennes, les trois quarts de la ville seront en zone 30 d'ici 2019. Cet objectif de 75-80% des voiries à 30 semble une constante dans les projets récents.

Centres-villes apaisés

En Belgique, plusieurs villes ont leur centre à 30 depuis quelques années déjà, comme à Bruges, Namur, Mons et Gand. Depuis



Lorient (F). Un concept d'ensemble des zones 30 qui s'inscrit dans une politique globale des déplacements et de la qualité de vie en ville. (Source: Ville de Lorient)

2010, c'est le cas de tout le Pentagone de Bruxelles, soit le périmètre compris à l'intérieur de la petite ceinture, à l'exception des grands boulevards. Selon le résultat d'une enquête effectuée durant la première année de fonctionnement, cette mesure d'envergure est soutenue dans son principe par la population. En France, où l'on a traditionnellement exploité l'outil de la zone 30 pour les centres-villes, la tendance se poursuit, à côté des projets de modération des quartiers.

Aussi sur des axes à fort trafic

Le développement de projets à 30 sur des axes à fort trafic s'observe aussi à l'échelle européenne, en France, en Belgique, en Allemagne. L'abaissement de la vitesse répond à un objectif qualitatif de valorisation de rues à caractère de centre (de ville, de quartier, de localité) avec la volonté de mieux faire cohabiter

fonction sociale et contraintes de circulation. Une mesure qui profite à tous, offrant une vitesse plus constante et une fluidité améliorée. Depuis l'entrée en vigueur du Code de la rue, en Belgique les zones 30 sont obligatoires aux abords des écoles, même sur les axes principaux. Une mesure aussi largement pratiquée à Berlin (176 rues) et maintenant évoquée en France. En outre, la réglementation belge permet d'instaurer le 30 km/h à l'ensemble d'une agglomération, en associant simplement le panneau d'entrée de localité avec celui de la limitation de vitesse.

Communication au cœur des démarches

Point commun à ces exemples, une communication active et sur la durée. Pages internet, affiches, prospectus, consultation, concertation, événements festifs, inauguration... autant d'éléments incontournables dans la mise en œuvre d'une ville apaisée. Les slogans «Prenons le temps de vivre» à Metz, «Zen 30» à Montpellier ou «Partageons la rue» à Lorient confirment cet engagement politique et citoyen indissociable de la Ville 30.

Martin Walther ■

Initiative Citoyenne Européenne (ICE) «Redonnons vie à nos rues!»

Fin 2012, un réseau d'associations européennes de sept pays de l'Union a lancé une initiative - une nouveauté pour l'Europe - demandant au Parlement européen d'adopter une directive favorisant la généralisation du 30km/h dans les zones urbaines et résidentielles des villes et villages. Les initiants disposent d'une période d'un an pour rassembler à travers les pays de l'Union un minimum d'un million de signatures de citoyens soutenant cette proposition. Plus d'info sur <http://fr.30kmh.eu> (mwa)

MAIRIE DE PARIS

L'avenue de Clichy se transforme

de la place de Clichy à la Fourche

du 6 juillet à fin août 2013

n°1 Edito

A la suite du réaménagement de la place de Clichy, nous allons lancer les travaux de requalification de l'avenue de Clichy entre la place et la Fourche. C'est une nouvelle étape qui se poursuivra à l'avenue au-delà de la Fourche pour repenser les portes de Clichy et de Saint-Ouen.

La concertation, à laquelle de nombreux riverains ont participé, a permis de définir plusieurs objectifs: plus de confort et de sécurité pour les piétons, des bus plus efficaces, un meilleur respect de la réglementation, des livraisons mieux organisées, une rénovation des trottoirs, de la chaussée ainsi que du mobilier urbain. Un couloir de bus protégé par un séparateur sera créé de la Fourche à la place de Clichy pour permettre aux bus des lignes 54, 74 et 81 de mieux circuler.

Le réaménagement sera également l'occasion de dynamiser le commerce et l'animation de l'avenue. Nous y travaillons avec les commerçants.

Le chantier débuttera au mois de juillet et nous mettrons tout en œuvre pour en limiter les nuisances. J'ai souhaité que le dialogue se poursuive avec les riverains durant toute la période des travaux. Un comité de suivi, auquel participeront les maires des 17ème et 18ème arrondissements, se réunira régulièrement.

Anick Lepetit, Députée de Paris, Adjointe au Maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public

A Paris, l'avenue de Clichy (15'000 v/j) sera le premier «axe apaisé» à 30. Un projet élaboré en concertation, avec une communication en continu. (Source: Ville de Paris)

A Lausanne, une motion

La métamorphose de la capitale vaudoise s'accompagne d'une réorganisation de la circulation, liée aux axes forts de transport public et à l'arrivée du tram. Les rues de la «petite ceinture», déjà fortement chargées aujourd'hui, verront le trafic augmenter. Une motion demande le 30 au centre, incluant les rues de la petite ceinture.



Avenue de Beaulieu. Comment rendre compatible en ville fort trafic, densité de logements et d'activités, et qualité de vie au quotidien? (Photo Anne Decollogny)

Selon les chiffres de la Ville, le bouclément de l'axe Chauderon-St-François au trafic motorisé individuel pourrait engendrer un report de trafic de 25% sur la petite ceinture, dont les axes supportent aujourd'hui déjà des volumes de trafic de 10-20'000 v/j selon les tronçons. Des axes qui sont par ailleurs aussi des rues de quartier, densément bâties, abritant de nombreux logements (et quelque 6000 habitants), des commerces, des bureaux, des équipements publics, des écoles...

Un objectif ambitieux...

La motion déposée par deux conseillères communales demande à la Municipalité d'étudier la possibilité d'une réduction de trafic sous forme d'une zone 30 km/h dans le centre, englobant les rues de la petite ceinture, pour accompagner la mise en œuvre du nouveau plan de circulation et en atténuer les effets pour les riverains. Avec dans un premier temps l'introduction de la limitation la nuit de 22h à 6h comme

première mesure pouvant être rapidement mise en œuvre, dans les rues densément habitées du centre-ville. Les valeurs de bruit dépassent déjà les valeurs limites (voire d'alarme), de jour comme de nuit.

... et un débat essentiel

L'objectif est ambitieux. La démarche a le grand mérite de relancer la discussion au plan politique sur la manière dont on peut rendre compatibles, en ville, forte densité, trafic important et qualité de vie au quotidien - y compris la nuit - pour les habitants. Comparé aux mesures techniques (fenêtres anti-bruit, revêtement phono-absorbant) avec les limites qu'elles présentent, l'abaissement de la vitesse a l'avantage d'être une mesure «à effets multiples»: sur le bruit, mais aussi pour la sécurité des usagers, la fluidité du trafic, et le potentiel de requalification urbaine. D'autres villes connaissent déjà ce débat, et d'autres vont le connaître. L'échéance de 2018 pour l'assainissement du bruit routier se rapprochant, les demandes vont inévitablement se multiplier.

Dominique von der Mühl ■

Bon à savoir: règles sur les axes principaux

L'art. 4 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre stipule que la priorité de droite est la règle dans les zones 30 et 20 et qu'une dérogation n'est admise que «si la sécurité routière l'exige». Ce qui est justement le cas dans les deux arrêts cités en page 4, où le TF conclut qu'une signalisation peut être mise en place pour y remédier.

Lors d'une récente journée d'étude, Stefan Huonder, juriste à l'Office fédéral des routes, a précisé les règles différenciées qui s'appliquent pour les «routes d'intérêt local» et les «routes à orientation trafic». Dans le second cas, l'axe principal peut conserver la priorité sur les autres axes, et la suppression des passages piétons n'est pas requise. Une approche pragmatique, reconnaissant qu'on ne peut pas traiter de la même manière des rues de quartier et des axes à trafic important, souvent desservis par des lignes de transport public. (Présentation téléchargeable sur: www.mobilitepietonne.ch > Nos thèmes > Journées d'étude 2011)



La fermeture de l'axe Chauderon-St-François entraînera un report de trafic sur la petite ceinture. (Source: 24 Heures, 10 avril 2013)