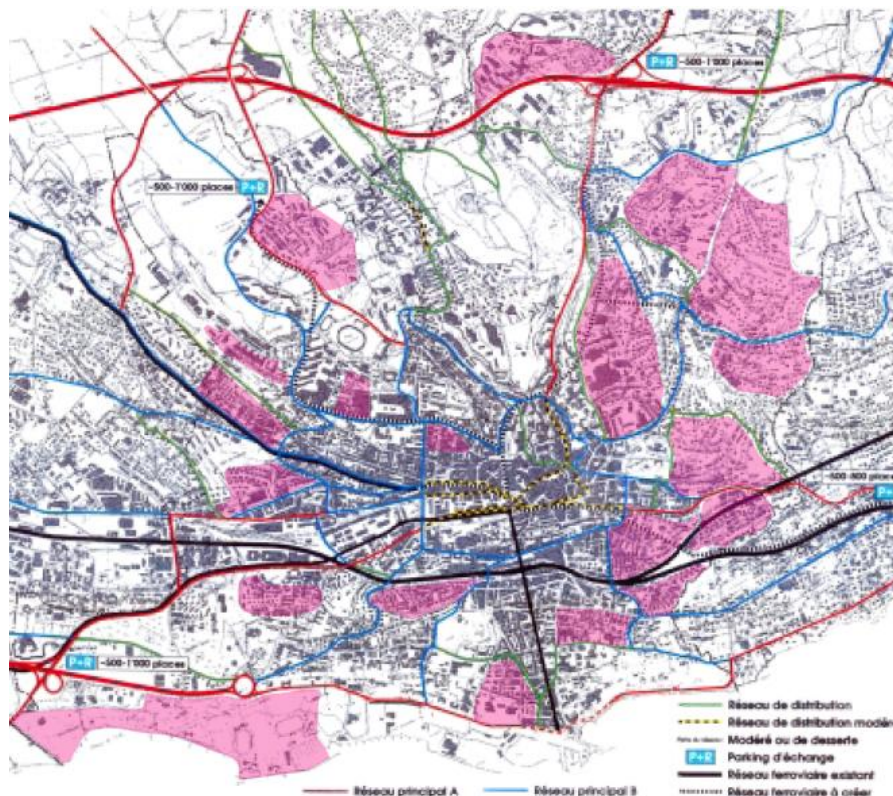


LAUSANNE

Nombre d'habitants : 133'280 en 2009 (Source : <http://www.lausanne.ch/view.asp?docId=21119&domId=61972&language=F>).

Création de la première zone 30 en 1993, extension continue des zones depuis, atteignant quasiment le modèle 50/30. Avec le temps les zones de petite dimension, parfois très aménagées, sont devenues plus étendues, avec des aménagements plus légers.

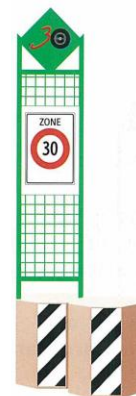
Plan de la commune avec les zones 30



Source : Rue de l'Avenir 1/2001 p.6

Type d'aménagements


Aménagements légers : totems d'entrée et plots hexagonaux avec bandes réfléchissantes, complétés si nécessaire par des rehaussements, réalisations de trottoirs continus en entrée de zones, ou parfois autres aménagements plus conséquents à l'occasion de travaux de réfection de la chaussée.



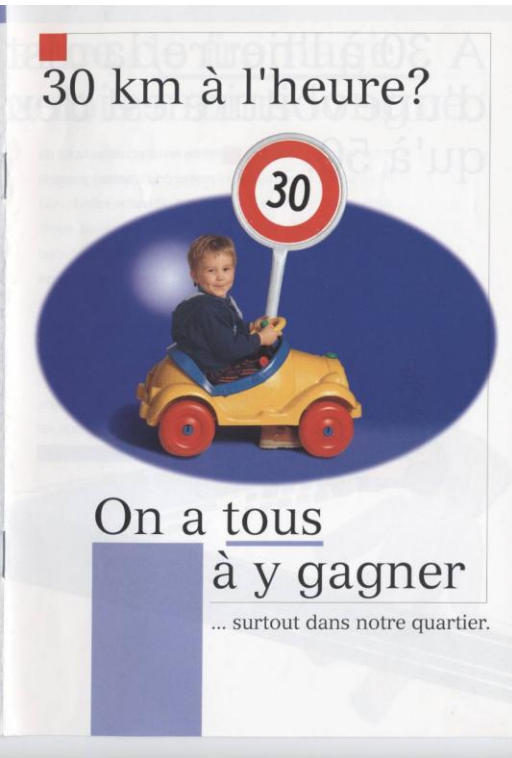
CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

Forme

- Séances avec les habitants du quartier.
- Dépliant de sensibilisation distribué avant le début des travaux à tous les habitants du quartier, accompagné d'un autocollant et d'un plan de la zone concernée.



30
 Moins de danger,
 moins d'accidents,
 moins de trafic de transit,
 moins de bruit, moins
 de stress: autant de «plus»
 qui justifie amplement
 la formule du 30 km à l'heure.



30 km à l'heure?
 On a tous
 à y gagner
 ... surtout dans notre quartier.



A 30 à l'heure, la distance de freinage d'une voiture est deux fois moins longue qu'à 50.

Entre nous, combien faut-il de mètres pour s'arrêter, quand on roule à 50 km/heure?

Combien vous dites? Non, c'est plus. Combien? Désolé, encore plus: à 50 à l'heure, il faut 27 mètres pour stopper une voiture. Et encore, par temps sec.

Mais à 30 kilomètres à l'heure, cette distance de freinage est **deux fois moins longue**: 13 mètres suffisent.

En fait, nous risquons tous «d'être un obstacle», un jour ou l'autre. D'abord, parce que même les plus amoureux de la voiture sont bien obligés de se déplacer à pied, sur certains trajets. Automobilistes nous sommes devenus, piétons nous restons tous!

Ensuite, parce que nous tous, piétons ou automobilistes, avons le droit à l'erreur et que personne ne doit payer de sa vie une petite seconde d'inattention.

30 à l'heure: 24 secondes pour faire baisser les statistiques.

Il y a deux façons de faire partie des statistiques: être au volant, ou être renversé.

Les chiffres sont durs, comme les chocs: sur les 125'000 habitants de Lausanne, près de 150 piétons et 320 deux-roues auront un accident dans l'année, dont sept pourraient être mortels. Et quelque 3'500 voitures seront impliquées dans une collision!

C'est vraiment beaucoup, beaucoup trop.

Limiter la vitesse reste la meilleure façon d'infléchir les statistiques, ainsi que l'ont démontré les expériences réalisées dans ce domaine en Hollande, en Allemagne, en Autriche et en Grande-Bretagne.

D'ailleurs, on ne perd guère de temps, en circulant à 30 km/h: parcourir 500 mètres en droite ligne à cette vitesse plutôt qu'à 50 km/h ne prend que 24 ridicules secondes de plus.

Vingt-quatre secondes qui peuvent sauver une vie. Et si c'était la vôtre?



Piétons, respectez les voitures...

Limiter la vitesse des voitures ne donne aucun droit supplémentaire aux piétons et ne les dispense surtout pas de la plus élémentaire prudence. Tout le monde a droit à l'erreur et un automobiliste peut oublier qu'il roule dans une «zone 30»: raison de plus pour que les piétons restent aussi tolérants que vigilants... D'ailleurs, à de rares exceptions près, nous sommes tous automobilistes **et** piétons, à tour de rôle.

Ce qui va changer dans votre quartier... et dans votre vie.

Mieux vaut limiter la vitesse qu'interdire la circulation.

Avec la «zone 30», vous pouvez continuer à circuler partout dans votre quartier. Il n'est pas devenu zone piétonne, mais simplement **zone quiétude**, où les voitures ont toujours le droit de rouler et sont encore mieux acceptées que par le passé. Comme tout le monde y gagnera, tout le monde jouera le jeu, même si quelques écarts peuvent se produire au début.

30 à l'heure, c'est le bonheur des nerfs, des poumons et des oreilles. C'est la voie publique qui redevient la voie de tous les



usagers. Ce sont les rires d'enfants qui remplacent les klaxons, les accrochages en moins, les frais en moins, les énervements en moins... Tout le monde y trouve donc son compte, moyennant un minuscule effort de réflexion.

Et ce petit effort, c'est avant tout une grande marque d'intelligence.

Comment reconnaît-on une «zone 30» et quels changements apporte-t-elle?

- Chaque entrée dans une «zone 30» est signalée par une espèce de totem, semblable au dessin ci-contre.
- A l'intérieur de la «zone 30», les signaux STOP et CÉDEZ LE PASSAGE sont en règle générale supprimés, sauf si des raisons impérieuses de sécurité exigent leur maintien. Cela signifie que **la priorité de droite doit être appliquée.**
- Sur certains tronçons de rue, le parcage est alterné par segments: à gauche, puis à droite, puis à gauche, etc.
- Des blocs de béton rose rendent attentif à ces modifications et rappellent que l'on se trouve dans «une zone 30».



Finalement, le 30 à l'heure, c'est facile d'y arriver...

L a u s a n n e

direction des travaux
direction de la sécurité publique

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



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

...Quel comportement ?



Le signal "zone 30" désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements où la **vitesse est limitée à 30 km/h**. La fin de zone est signalée par le panneau "fin de zone 30".



Dans les zones 30, le **renoncement aux passages pour piétons** a pour but de permettre à ces usagers de traverser la chaussée **où bon leur semble...**



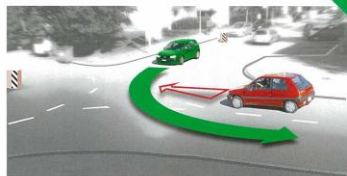
Les automobilistes circuleront de manière particulièrement **prudente et prévenante**. Ils **faciliteront** aux piétons la traversée de la chaussée.



...le droit de **priorité des véhicules** subsiste néanmoins. Les piétons traverseront la chaussée avec toute la **prudence** nécessaire.



La règle de la **priorité de droite** s'applique généralement dans les zones 30



Lorsque des passages pour piétons subsistent, notamment à proximité d'une école ou d'un home, **le piéton est tenu de les emprunter.**

- Affiches grand format dans toute la future zone 30 et distribution d'affichettes dans les écoles, les institutions et les commerces.



- Création d'un logo présent sur les totems d'entrée et sur les affiches et dépliants (le zéro du trente étant représenté comme une roue de voiture se faisant stopper par le 3).
- Installation de radars indicateurs permettant aux automobilistes de connaître leur vitesse, qui reçoivent un dépliant si celle-ci dépasse 30 km/h, présence de la police sur le terrain.
- Débat dans la presse locale.

Moment(s)

- Avant la création de la zone : séances, affiches, distribution des dépliants.
- Radars indicateurs dans les 2-3 semaines qui suivent la mise en fonction de la zone 30.

Contenu

- Ancienne brochure (1995, créée par l'agence de communication Francfort) : message ludique, ironique (« Trente à l'heure ? Je n'y arriverai jamais ! ») avec l'image d'un enfant dans sa voiture à pédales, d'une maman et de sa poussette et d'un joggeur avec son chien) et émotionnel, explications simples et imagées sur le but des zones 30, mise en avant de l'avantage des zones 30 pour tous les utilisateurs de la chaussée, notamment en matière de sécurité, interpellation des lecteurs. Permet de désamorcer les arguments des opposants.
- Nouvelle brochure (2005): explication des règles des zones 30 à l'aide de photographies, axé sur le comportement à avoir dans les zones 30.

Coût

- En 1995 (mise en place de treize zones 30): 120'000 CHF pour la campagne d'information, 300'000 CHF pour le mobilier urbain, puis 40'000 CHF pour les mesures de vitesse, 70'000 CHF pour la signalisation et le marquage et 60'000 CHF pour le suivi ultérieur (total : 590'000 CHF).
- En 1997 (6 nouvelles zones 30) : 35'000 CHF pour l'information (sur un total de 380'000 CHF).

Processus

Communication vue comme une mesure nécessaire, efficace et durable qui contribue à l'acceptation de la zone 30 et à la modification des comportements de tous les usagers, permettant une bonne cohabitation. Elle permet de plus des mesures légères.

Résistances et réticences

Population plutôt favorable aux zones 30.

INTEGRATION DE LA POPULATION

Séances d'information avec les habitants du quartier lors de la planification d'une zone 30.

CONTRÔLES DE VITESSES

Ampleur

- Contrôles un à deux mois après la campagne d'affichage, à l'aide de radars mobiles.
- Contrôles deux fois par mois dans toutes les zones 30 pour suivre l'évolution des comportements et cerner les endroits problématiques.
- Contrôles toute l'année, en assurant un tournus et des mesures dans chaque zone.

Effectués par

La commune

Amendes

Oui

RESULTATS DES EVALUATIONS

Comptages de trafic et mesures de vitesse dans 10 zones 30 par le bureau Transitec en 1994. Rapport technique après la mise en œuvre de 14 nouvelles zones en juillet 1997.

Vitesse

En 1997 : mesures dans toutes les zones 30km/h de la ville. Comparaison entre les résultats obtenus avant la mise en œuvre des zones 30 et ceux mesurés après. V-85% a diminué de 6km/h en moyenne sur la totalité des quartiers en zone 30, se situant entre 25 et 32km/h. Résultats détaillés (trafic journalier, vitesse moyenne et maximale, V-85%, V-50% et V-15% à chaque poste de comptage, pour 1994 et 1997) dans le rapport de Transitec.

Nombre d'accidents

Satisfaction des habitants

En 1997 : 482 interviews dans trois zones (interrogés sur la chaussée ou en porte-à-porte). 66 à 82% des riverains jugent les mesures prises entre satisfaisantes et très bonnes, mais plus de la moitié pense que la vitesse n'est pas respectée. Entre 70 et 85% des interrogés trouvent qu'il était nécessaire de limiter la vitesse dans les quartiers. Résultats détaillés dans le rapport de Transitec.

Communication des résultats à la population

Au travers de rapports de la direction des travaux et de la direction de Police et des sports.

SITE INTERNET

<http://www.lausanne.ch/view.asp?docId=33071&domId=65099&language=F>

Suivre le lien administration, puis sécurité publique et sports, police de Lausanne, prévention, prévention routière, règles de comportement et enfin zone 30km/h. Il est donc difficile de trouver des informations sur les zones 30 rapidement.

Contenu : Comportement à avoir dans les zones 30. Communiqués sur la mise en place d'une zone 30 dans un quartier sur une autre page (<http://www.lausanne.ch/search/Search.asp?q1=zone+30&su=ls&DocID=9>).

PERSONNE DE CONTACT

Alain Gonin
Alain.gonin@lausanne.ch
021/315 38 11

SOURCES

Cochand, G. 2009 : Lausanne : une expérience de plus de 15 ans. *Rue de l'Avenir* 2/2009, p.8

Collet, J-P. 1996 : Zones « 30km/h » à Lausanne, Campagne de communication. *Rue de l'Avenir* 3/96, p.6

Office fédéral de l'environnement, des forêts et des paysages. 2000 : *A 30 à l'heure dans les communes. Avantages, expériences, démarche. Mode d'emploi.*

Transitec. 1997 : *Zones 30km/h. Analyse avant-après. Rapport technique.* (Disponible à l'EPFL¹: cote MT 25.98)

Ville de Lausanne : Direction des travaux, direction de Police et des sports. 1995 : *Zones à vitesse limitée à 30km/h.* Préavis numéro 101. (Disponible à l'EPFL : cote MT 25.88)

Ville de Lausanne : Direction des travaux, direction de Police et des sports. 1997 : *Création de zones à vitesse limitée à 30km/h -2^{ème} série.* Rapport-préavis numéro 259. (Disponible à l'EPFL : cote MT 25.88)

Juillet 2010, Lucile Develey, stagiaire

¹ Documents disponibles dans l'ancien centre de document sur l'environnement construit (CEDEC) de l'EPFL. Base de recherche : <http://128.178.62.135:8081/French/Main.htm> . Pour tous renseignements, veuillez contacter Dominique von der Mühl (dominique.vondermuehl@epfl.ch).