

Le 30 à l'heure sauve des vies

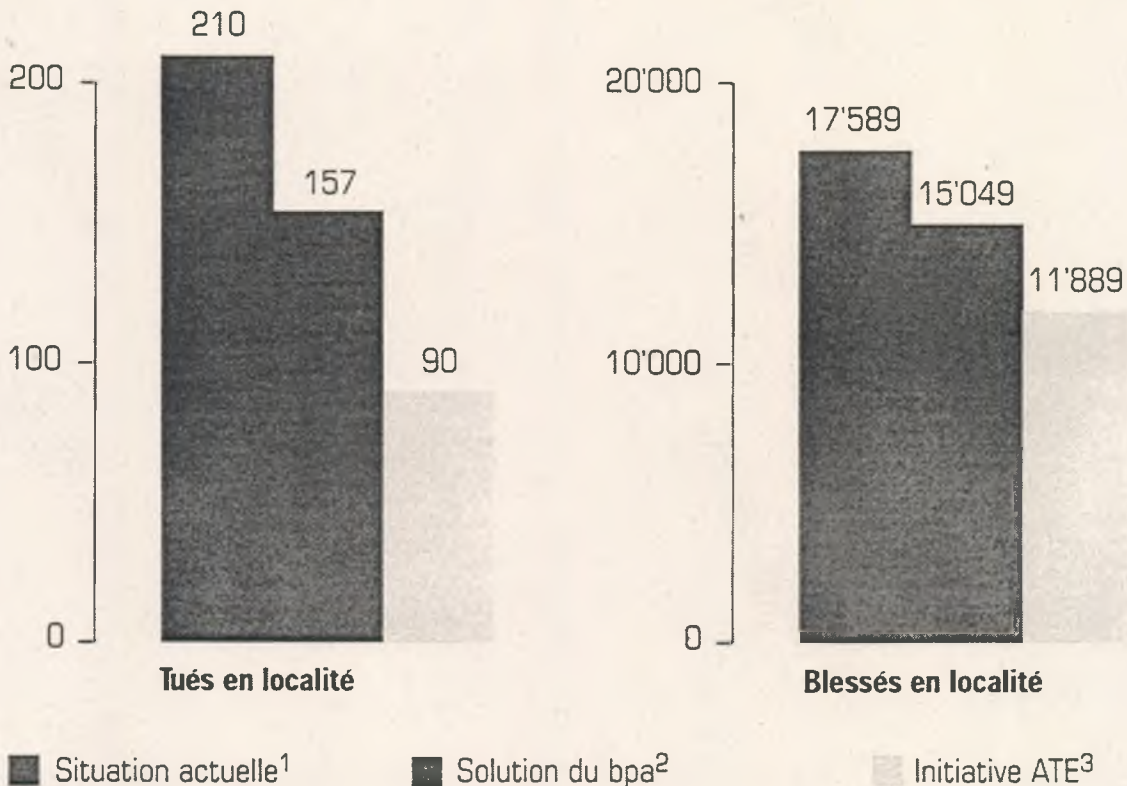
INITIATIVE «RUES POUR TOUS»:
ARGUMENTAIRE



Association Transports
et Environnement



Les effets de «Rues pour tous»:



Le texte de l'initiative

La constitution fédérale est complétée comme il suit: «La vitesse maximale générale autorisée à l'intérieur des localités est de 30 km/h. L'autorité compétente peut accorder des dérogations dans les cas justifiés. Elle peut en particulier relever la vitesse maximale sur les routes principales pour autant que la sécurité des usagers de la route et la protection des riverains, notamment contre le bruit, soient respectées.» Art. 37^{bis}, 3^e al. (nouveau).

Les dispositions transitoires de la constitution fédérale sont complétées comme il suit: «Dans l'année qui suit l'acceptation par le peuple et par les cantons de l'article 37^{bis}, 3^e alinéa, les autorités compétentes édictent les dispositions d'application nécessaires et ordonnent l'introduction des vitesses maximales à l'intérieur des localités.» Art. 24 (nouveau).

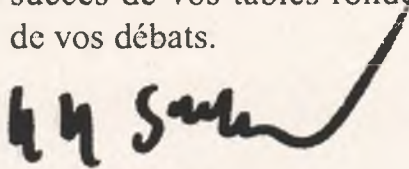
Personnes de contact ATE

Hans Kaspar Schiesser Arg. 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13	031 328 82 30
Marianne Brunner Arg. 3, 14, 17	031 328 82 63
Nathalie Gigon Arg. 12	031 328 82 33
Daniela Lehmann Arg. 2, 9, 14, 16	031 328 82 62
Reto Barblan Arg. 15; exemple	031 328 82 82
Philipp Hadorn Arg. 10, 11	031 328 82 38
Jörg Matter Arg. 1, 4, 15	031 328 82 64
Alain Rouiller Arg. 15; exemple	022 777 10 02

Editorial

Cet argumentaire s'adresse à toutes les personnes qui s'engagent en faveur de Rues pour tous, que ce soit par des conférences et interventions publiques ou des actions de rues. Il s'agit d'un document interne. Notre objectif a été de présenter de façon concise des données démontrables. Dans un contexte politique qui sera aussi fait d'affirmations gratuites, de coups de bluff ou même d'inventions pures et simples, cela compte, comme la campagne pour les taxes énergétiques l'a assez montré. Nous n'avons que faire d'affirmations erronées ou de fausses vérités: assez de faits objectifs parlent en faveur du 30 km/h.

Ces textes sont brefs, à dessein. Si vous voulez en savoir plus, vous pouvez vous adresser à leurs auteurs, dont vous trouverez les coordonnées dans l'impressum. Mais, comme toujours pour ce genre de document, les meilleurs arguments ne sont rien sans la dimension personnelle que vous y apporterez. Pensez-y lorsque vous interviendrez publiquement en faveur de Rues pour tous. C'est la conjugaison de ces deux éléments qui fera le succès de vos tables rondes et de vos débats.


Hans Kaspar Schiesser

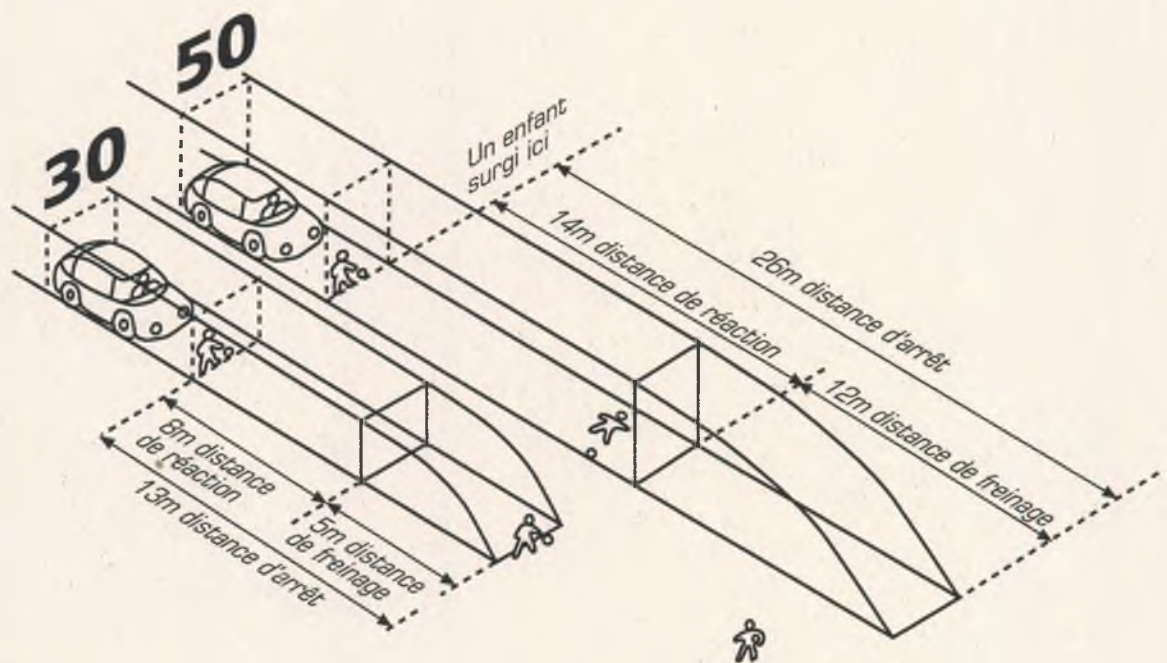


TABLE

Table des matières

page	
5	50 à 60% d'accidents mortels en moins
7	Vision Zéro: «Rues pour tous» médaillée de bronze!
9	Comment sortir de l'engrenage de la peur?
11	Pour une plus grande régularité et une meilleure fluidité du trafic
13	Perte de temps: plutôt une question de hasard que de limitation de vitesse
15	Les coûts: pas de semi-vérités!
17	Les effets positifs du 30 à l'heure
19	30 à l'heure: aussi simple que cela!
21	Signalisation: moins de panneaux, plus de marquages au sol
23	L'exemple de la ville de Meyrin
25	30 à l'heure: bien mieux que les boules Quiès!
27	Un bienfait pour l'air que nous respirons
29	«Le 30 km/h ralentit les transports publics»
31	Respect du 30 à l'heure: un coup de pouce peut être utile
33	Passages piétons: le moins possible, mais autant qu'il faudra
35	Rouler à l'américaine, calmement et avec prévenance
37	La proposition du Conseil fédéral: du bout des lèvres
39	Le 30 à l'heure ramène la vie dans les quartiers
40	Notes
42	Heiner Monheim répond au message du Conseil fédéral
44	7 conseils de succès

La distance d'arrêt diminue à 30 km/h



Plus la distance d'arrêt (distance de réaction + distance de freinage) est longue, plus le risque est grand qu'un imprévu se solde par un accident. La distance de freinage augmente de façon exponentielle par rapport à la vitesse.

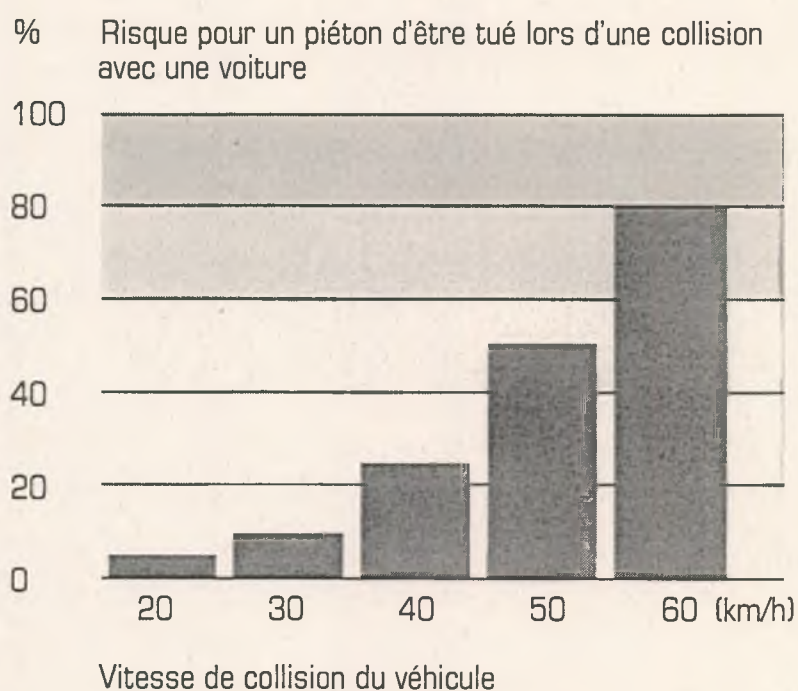
50 à 60% d'accidents mortels en moins

Par rapport au 50 km/h, le 30 km/h réduit drastiquement le nombre et la gravité des accidents. Selon une étude actuellement en cours et commandée par l'ATE, basée sur des données européennes, «Rues pour tous» pourrait réduire de moitié le nombre de tués ou de blessés en localité. Le danger auquel sont exposés les enfants et les personnes âgées en particulier serait très nettement moindre.

Les chances d'un être humain de survivre à une collision avec une voiture sont d'autant plus grandes que la vitesse du véhicule est modérée. Du point de vue sécuritaire, le 30 à l'heure a plusieurs longueurs d'avance sur le 50 à l'heure:

- le 30 à l'heure réduit la distance d'arrêt: une voiture roulant à 30 est déjà arrêtée là où une voiture lancée à 50 km/h n'a pas encore commencé à freiner!
- le 30 à l'heure élargit le champ de perception: les automobilistes perçoivent mieux ce qui se passe sur les côtés de la chaussée et peuvent donc y réagir plus rapidement. La dangereuse vision «en couloir» est évitée;
- la majeure partie des accidents a lieu parce que la perception du danger a été trop tardive voire inexistante. Environ 50 pourcent de tous les cas étudiés aurait pu être évités si l'automobiliste avait entamé la manoeuvre de freinage une demie seconde ou une seconde plus tôt⁴;
- une collision avec une voiture lancée à 50 km/h correspond à une chute du 3^e étage (hauteur de 10 m), une collision à 30 km/h «seulement» à une chute du 1^{er} étage (hauteur de 3 m).

Le danger de mort explose



A 50 km/h, une collision entre une voiture et un piéton finit une fois sur deux par un décès. A 30 km/h, les chances de survie sont déjà de 90%.

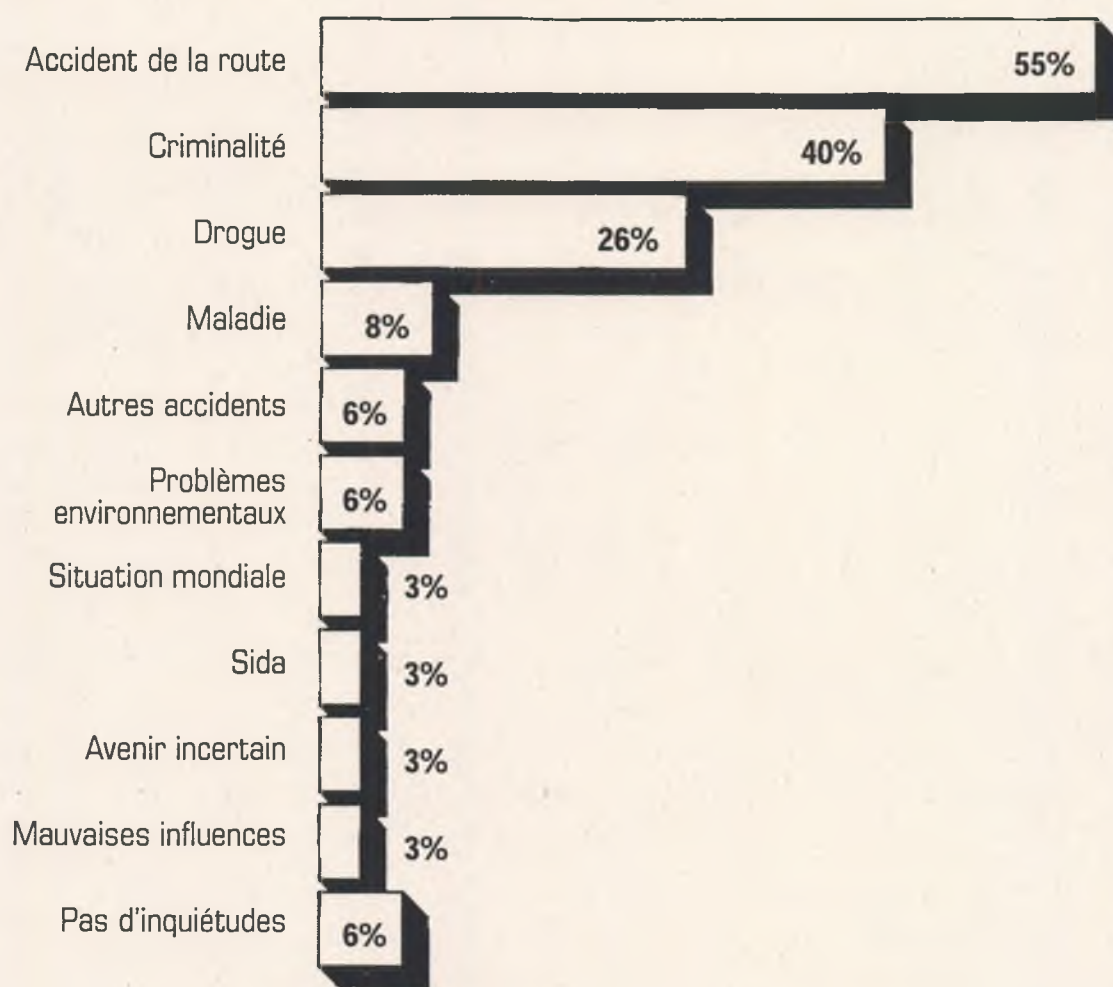
Vision Zéro: «Rues pour tous» médaillée de bronze!

A l'origine, «Vision Zéro» est un programme de sécurité suédois dont la finalité est de ramener à zéro le nombre de victimes de la route. En principe, le Conseil fédéral dit avoir adopté cette vision.

Toutefois, l'adoption d'une seule mesure ne suffira pas à atteindre cet objectif. Le bond en avant nécessaire en matière de sécurité ne pourra être réalisé que par l'adoption d'un paquet de mesures. En voici quelques exemples: formation précoce à la conduite, phares allumés toute la journée, abaissement de la limite pour mille, airbags extérieurs (destinés à protéger les piétons), boîte noire (une sorte de tachygraphe pour voitures privées qui renseignerait sur la dernière vitesse à laquelle roulait le véhicule), ou même introduction du 30 à l'heure suivant le modèle de «Rues pour tous». En 1997, le Bureau de prévention des accidents a dénombré au total 29 mesures de ce genre dans le cadre d'avantages nets pour la sécurité⁵. A cette occasion, le 30 à l'heure proposé par l'initiative de l'ATE a obtenu le troisième rang. Seul l'assainissement ponctuel mais à grande échelle des endroits à risque, de même qu'un système de points sanctionnant jusqu'au retrait de permis les délits en matière de circulation routière l'ont emporté sur notre initiative du 30 à l'heure dans les localités.

En approuvant l'initiative, la Suisse se rapprocherait d'un seul coup d'une vision aujourd'hui encore utopique, mais qui ne le restera pas forcément toujours. Dommage que, son «non» le montre, le Conseil fédéral considère sa «Vision Zéro» au travers d'un pare-brise un peu embué.

Que craignez-vous actuellement le plus pour vos enfants?



Une enquête réalisée par «Schweizer Familie»⁶ montre que les parents craignent plus que tout un accident de la route pour leurs enfants. Les statistiques leur donnent malheureusement raison. A partir de 4 ans, les accidents de la route représentent la cause de décès ou de blessures la plus fréquente.

Comment sortir de l'engrenage de la peur?

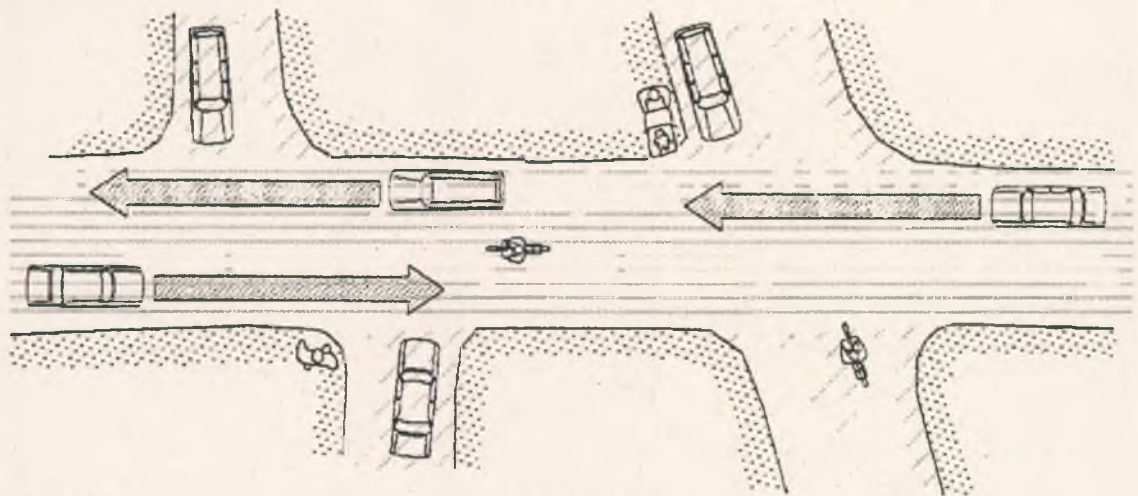
C'est à partir de l'âge de 4 ans que la circulation routière présente le plus grand risque de lésions et de décès chez les enfants⁷. Les parents le savent. Ils réagissent de deux manières:

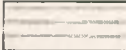
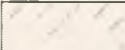
- ils protègent leur enfant du trafic routier. Ce n'est que bien plus tard que l'enfant fait ses expériences avec les dangers qui en découlent. On lui interdit de traverser seul des routes principales et son rayon d'action s'en trouve fortement restreint;
- pour contrer cette tendance, les mères – surtout – parcourent des trajets toujours plus longs en compagnie de leur enfant, fréquemment à pied, mais plus souvent encore en voiture. Ainsi, le trafic automobile, cause de peur et de restriction de la liberté de mouvement, est «démultiplié» par les victimes elles-mêmes!

Pour rompre ce cercle vicieux, il faut soit réduire le trafic, soit le ralentir. L'initiative mise sur la seconde option. Certes, elle ne peut offrir des garanties de sécurité absolues. Toutefois, elle réduit surtout le risque sur les routes principales situées au centre-ville, où de nombreuses routes se croisent près des chemins d'école. Ainsi, une inattention enfantine tournera beaucoup moins vite au drame. Grâce au 30 à l'heure, les enfants âgés de 10 ou 11 ans peuvent à nouveau être envoyés en commissions ou faire d'autres courses en prenant un minimum de danger. Les enfants doivent apprendre à faire face aux dangers de la route. Pour cette raison, l'éducation au trafic routier constitue une mesure essentielle et qui le restera. Mais même la meilleure éducation au trafic automobile ne saurait transformer des enfants en de jeunes adultes: de par leur niveau de développement, leurs aptitudes ne sont pas encore aussi bien formées que les nôtres.⁸

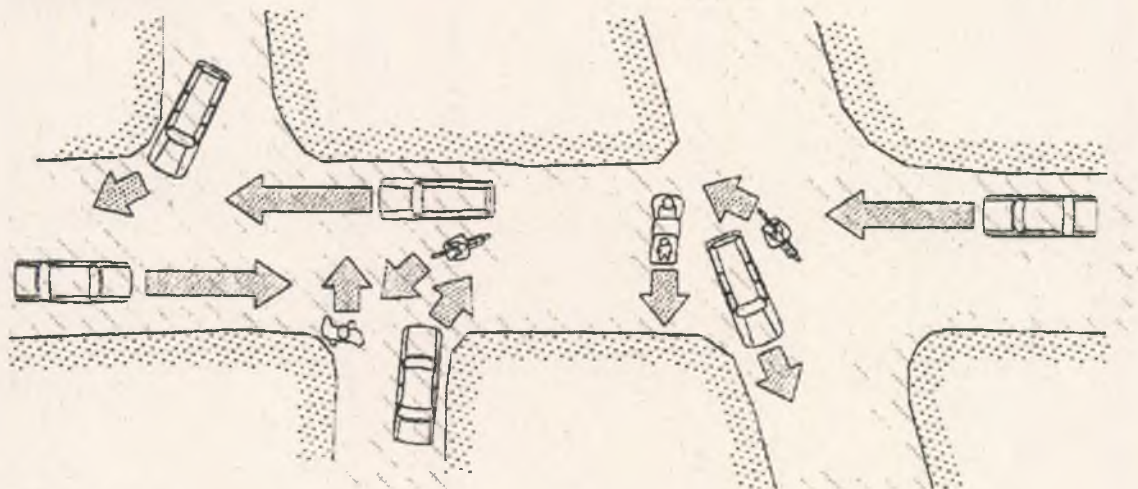
Pour qu'un petit nombre puisse conduire vite, un grand nombre doit attendre.


50 km/h



 quelques véhicules rapides  nombreux véhicules et piétons stationnés longtemps

30 km/h



 tous les usagers avancent plus rapidement

Pour une plus grande régularité et une meilleure fluidité du trafic

La performance d'un axe urbain ou d'une route située dans un centre très fréquenté est tributaire des carrefours munis des feux de signalisation qui régissent le débit des véhicules. Leur capacité ne dépend pas de la vitesse maximale autorisée. En l'absence de tels carrefours, le débit des véhicules a tendance à augmenter lorsque le régime en vigueur passe de 50 à 30 à l'heure⁹. La réduction de l'allure moyenne génère un trafic plus régulier et plus fluide.

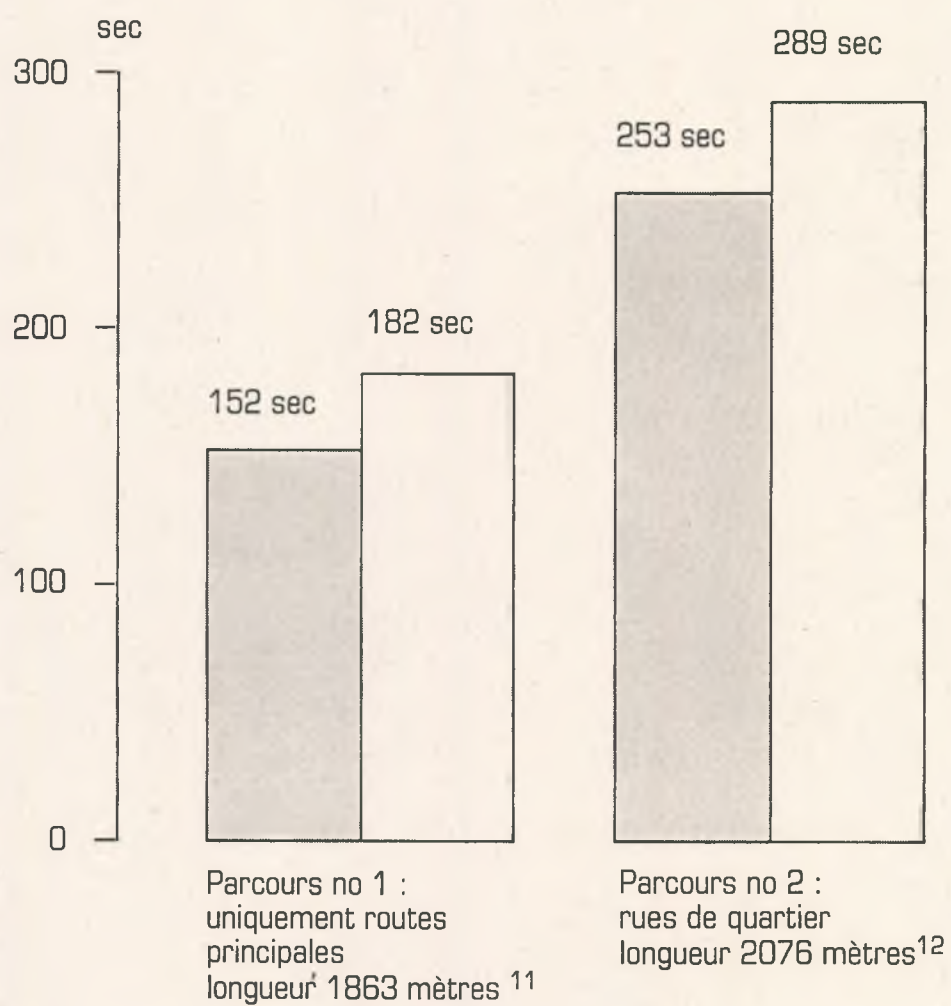
L'exemple de la ville piémontaise de Grugliasco (45'000 habitants), un faubourg de Turin, illustre cette réalité¹⁰. Chaque jour, quelque 13'000 voitures traversent le centre-ville. Jusqu'à fin 1996, la vitesse maximale autorisée s'y élevait à 50 km/h sur une route principale à 4 voies (largeur: 2 x 8 m), les carrefours étant contrôlés par des feux de signalisation. A l'époque, le trajet durait en moyenne 300 secondes, et les bouchons étaient de règle.

Depuis 1997, la nouvelle route principale à deux voies (largeur: 2 x 3,5 m) n'admet plus qu'une vitesse de 30 à l'heure. En lieu et place de feux tricolores, des ronds-points ont été aménagés. Le parcours de cette route modifiée, dont le trafic a été apaisé, ne dure plus – en moyenne – que 210 secondes (ce qui représente une réduction de 30%); les bouchons ont quasiment disparu. Autrement dit, la réduction de la limite de vitesse a considérablement élevé la performance de cette route.

Mesures des durées de parcours en localité: régime actuel vs régime «Rues pour tous»

Lieu: Herzogenbuchsee

Date: 27.10.2000



- Régime actuel
- Initiative Rues pour tous

Perte de temps: plutôt une question de hasard que de limitation de vitesse

Qui roule à 30 km/h plutôt qu'à 50 ralentit d'autant la durée de ses déplacements: c'est logique. En réalité, c'est beaucoup plus logique en théorie qu'en pratique! Les expériences réalisées pendant huit ans à Graz, la métropole autrichienne des zones 30, font apparaître que pour un trajet d'un quart d'heure, la durée supplémentaire du déplacement s'élève en fait à moins d'une minute. Des courses expérimentales prolongées réalisées à Herzogenbuchsee en simulant le régime de vitesse de «Rues pour tous» ont révélé que les temps de déplacement supplémentaires s'élèvent à quelque 20 secondes par kilomètre en zone d'habitation et à 15 sec./km sur la route principale.

Explication: aujourd'hui déjà, il est impossible de circuler librement à 50 à l'heure, surtout au centre des localités, où l'omniprésence des imprévus (voitures qui ne peuvent obliquer à gauche, ralentissements dus aux véhicules utilitaires de la commune, mais également passages pour piétons et feux tricolores) ont sur la cadence moyenne du trafic une incidence supérieure à la limitation qu'entraîne le 30 à l'heure. Comme ces obstacles ralentisseurs sont moins fréquents dans les quartiers d'habitations, au bout du compte, l'effet apaisant du 30 à l'heure y est d'autant plus marqué.

Les personnes qui, concrètement, respectent scrupuleusement le 30 lorsqu'elles circulent dans «leur» quartier d'habitation – plutôt que de rouler à 35, voire 40 à l'heure comme auparavant – font une expérience surprenante. Au début, l'allure leur paraît peut-être très lente. Mais avec l'habitude, elles se détendent, laissant aller le véhicule paisiblement, avec la sensation apaisante d'être toujours en mesure de freiner.



Ilot piéton (route principale):
d'environ Fr. 3'000.- à Fr. 10'000.-,
selon la finition des rebords et le
matériel choisi



Giratoire (route principale):
dès Fr. 20'000.- environ en version
provisoire, entre Fr. 200'000.- et
400'000.- en version définitive



**Changement de revêtement
(route principale):**
env. Fr. 3'000.-



Rétrécissement (zone d'habitation)
provisoire avec éléments arborisés
env. Fr. 2'000.-



Rétrécissement (zone d'habitation):
avec tuteur pour plantes grimpantes
(si plantation d'arbres impossible)
env. dès Fr. 5'000.-



**Revêtement (route principale et zone
d'habitation):**
env. Fr. 6'000.- en version provisoire

Les coûts: assez de semi-vérités!

15

Lorsqu'elles réaliseront l'initiative concrètement, les communes seront confrontées à des coûts. La Confédération (sans étayer ses calculs) articule le chiffre de deux milliards de francs. L'ATE estime les dépenses à moitié moins:

- Mesures de construction telles que rétrécissements, changement de revêtement, marquages et signalisations dans les quartiers d'habitation (en plus des mesures actuelles) 300 millions
- Mesures de construction telles que passages piétons protégés, giratoires et changement de revêtement sur environ 30 % des tronçons de routes principales, y compris frais d'expertise modestes pour la détermination des tronçons réservés (les cadastres de bruit et d'accidents existant déjà.) 700 millions

Total 1 milliard

Ce montant est réaliste. Si l'on prend pour référence le cas de Zurich, qui a procédé à une modération généralisée à 30 km/h avec des aménagement simples, les coûts s'élèveraient à 70 millions pour la Suisse entière. A Lausanne, 20 zones 30 concernant un tiers de la population ont été aménagées pour moins d'un million de francs, ce qui représente la modeste somme de Fr. 21.- par personne.

Seule l'installation des giratoires sur les routes principales est coûteuse. Mais à supposer que 2400 giratoires soient aménagés à raison de 250'000 francs, en moyenne, il resterait tout de même encore 100 millions à disposition pour les autres mesures, nettement plus avantageuses.

Les avantages du 30 à l'heure en localité

120 décès évités ¹³	173 millions
5747 cas de dommages corporels évités ¹⁴	358 millions
Effet positif sur la qualité de l'air	25 millions
Effet positif sur la réduction du bruit	non quantifié

Effets positifs annuels	556 millions
--------------------------------	---------------------

Les effets positifs du 30 à l'heure

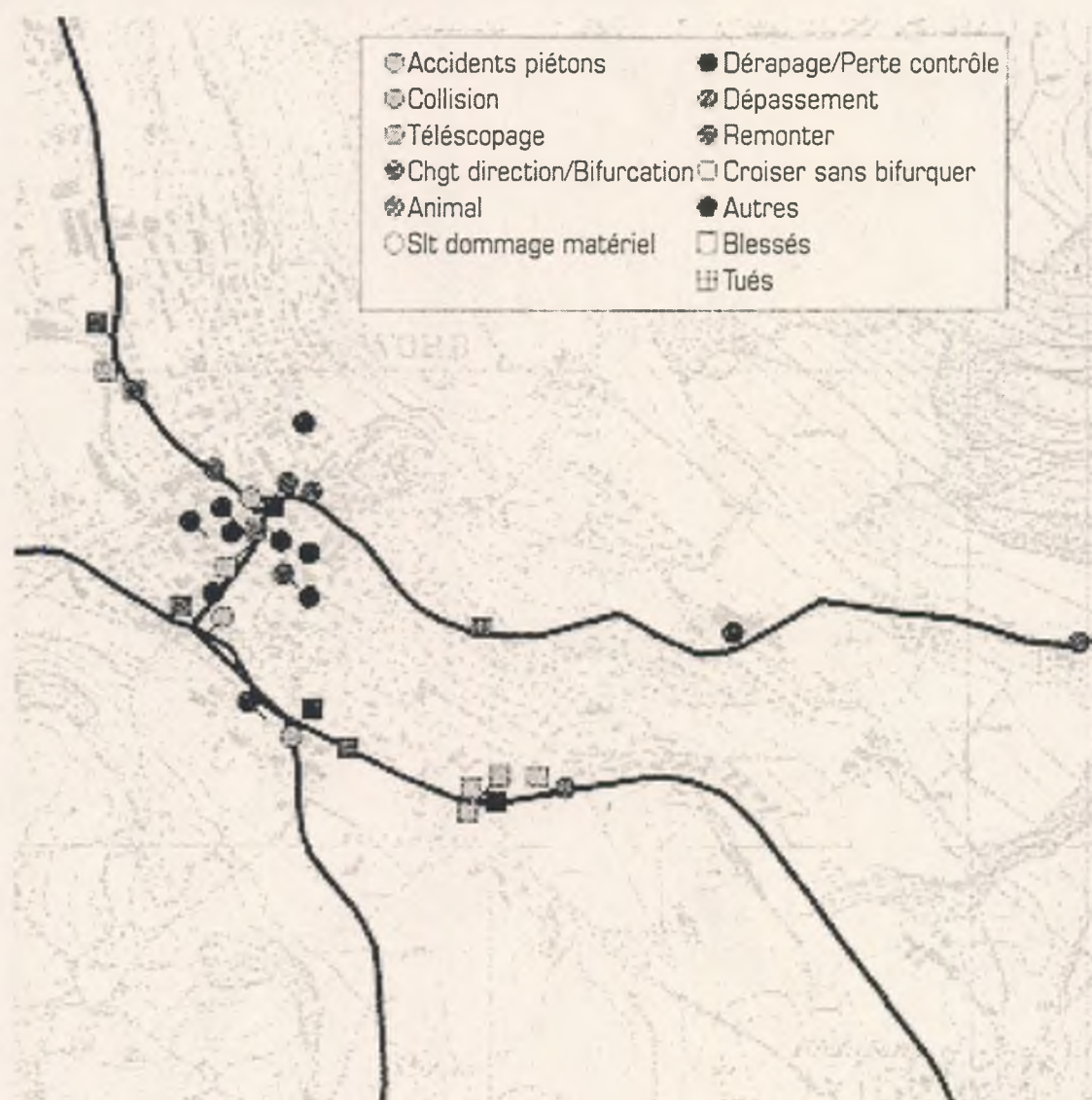
Le Bureau suisse de prévention des accidents bpa a procédé en 1997 à une estimation des mesures de sécurité routière: un régime tel que proposé par l'initiative de l'ATE réduirait les coûts de la santé de 178 millions par année, même si les réductions de vitesse n'étaient respectées qu'à 60%.¹⁵ et ^{15a} Les économies réalisées au niveau de l'amélioration de la qualité de l'air s'élèveraient à 19 millions.

Le bpa est moins exigeant que l'ATE pour ce qui est des routes à orientation trafic: il considère en effet qu'elles ne seraient modérées à 30 à l'heure qu'en de rares cas. De plus, il se base sur des aménagements constructifs de seulement 8 millions (signalisation), tandis que l'ATE vise 1 milliard.

En raison de ces mesures plus efficaces, l'ATE se base sur un taux d'observation de 80 % et une augmentation correspondante des effets positifs annuels¹⁶. A eux seuls, les 120 cas de décès et les 6000 cas de dommages corporels évités correspondent à une économie purement matérielle de 530 millions de francs.

En moins de deux ans, les coûts liés à la signalisation et aux aménagements seraient donc déjà compensés. Le bilan est d'autant plus positif si l'on considère que tôt ou tard, les communes et les cantons devront de toute façon procéder à des assainissements, soit aux endroits dangereux, soit pour éviter les dépassements des valeurs limites en matière de nuisances sonores.

Accidents survenus à l'intérieur de la commune de Worb, entre le 1.1.1999 et le 31.12.1999



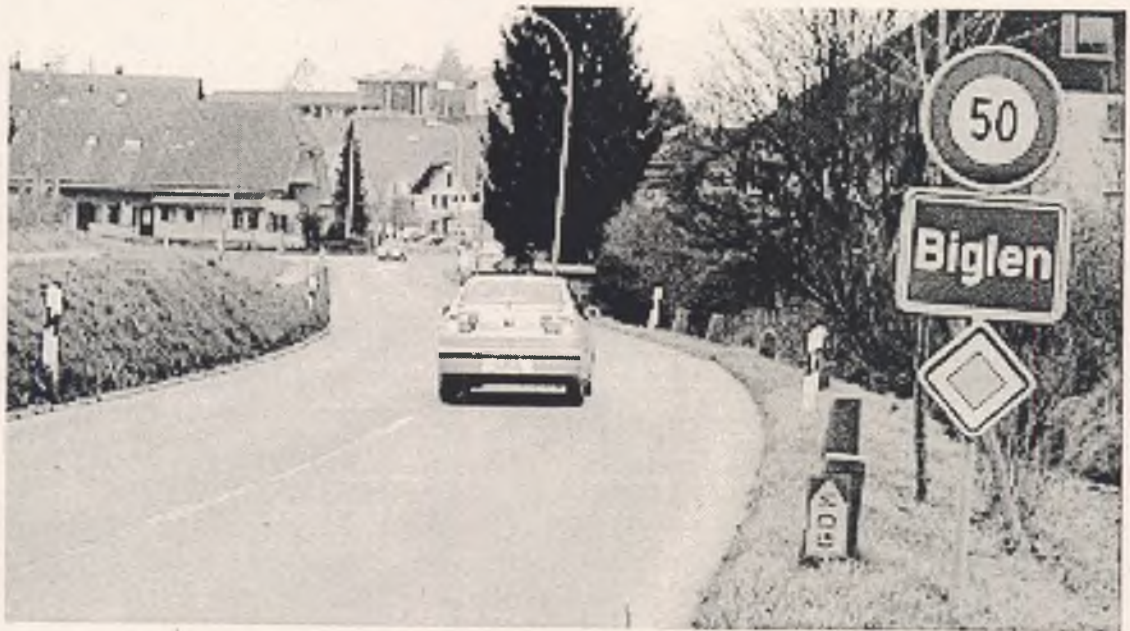
Les rapports d'accident sont généralement aussi disponibles par tranches de 5 ou 10 ans.

30 à l'heure: aussi simple que cela!

Selon le texte de l'initiative, le 30 à l'heure devra avoir été instauré dans les communes en l'espace d'une année après la votation. Elles doivent donc entreprendre trois démarches avant fin 2001:

1. intégrer les zones 30 déjà aménagées dans le périmètre modéré à 30, ce qui implique uniquement des changements de signalisation (et en l'occurrence surtout la suppression de nombreux signaux);
2. modérer à 30 les quartiers sans réduction de vitesse, ce qui implique, en plus des mesures de signalisation, des mesures constructives ponctuelles ou des marquages au sol;
3. prendre des mesures ponctuelles sur les tronçons de routes principales destinés à être modérés (par exemple: revêtement, îlot médian pour les passages piétons). Lorsque des mesures plus conséquentes sont nécessaires, comme par exemple l'installation d'un giratoire, il s'agira d'en prévoir la planification.

Avant la fin de l'année, la commune dépose une demande auprès du canton dressant la liste des tronçons de routes principales à réserver et maintenir à 50 ou 60 km/h. Pour le cadastre de bruit et d'accidents, cette demande est accompagnée de la démonstration simple que l'exception ne contrevient pas au nouvel article 37 bis, al. 3. Lorsque la procédure se déroule correctement, un tronçon destiné au 50 km/h ne sera donc pas d'abord abaissé à 30 km/h.



Photos: B. Pfäßli, Berthoud; G. Feldmann, Wabern

Signalisation: moins de panneaux, plus de marquages au sol

Nous proposons de remplacer une partie des habituels panneaux de signalisation par des marquages au sol.¹⁷

21

L'idée est simple: le 50 km/h est généralement signalé par un panneau à l'entrée de la localité (voir photo...). Dès que le 30 à l'heure vaut aussi pour la route principale, un panneau «Limitation de vitesse générale 30 km/h» l'indique.

La transition d'une route secondaire à 30 km/h à une route à 50 km/h est signalée par des marquages au sol (voir photo). Bien que la base juridique lui fasse encore défaut, cette solution efficace est de plus en plus utilisée.

Dans les zones 30 actuelles, chaque embranchement doit être signalisé; il faut donc d'autant plus de panneaux que les zones sont petites. Si l'on ajoute à toutes les zones actuelles les zones encore à venir, on arrive au même nombre de panneaux qui seraient nécessaires si l'initiative ATE devait être signalisée strictement selon les données juridiques actuelles, c'est-à-dire en renonçant aux marquages au sol.

Ville de Meyrin (14'000 habitants)

Le 30 à l'heure dans une zone centre amène une circulation plus paisible et davantage d'égards mutuels. Les piétons n'ont pas à attendre longtemps avant de traverser, les enfants sont moins menacés, s'ils s'élancent sur la route, car voitures et camions peuvent s'arrêter sur quelques mètres.

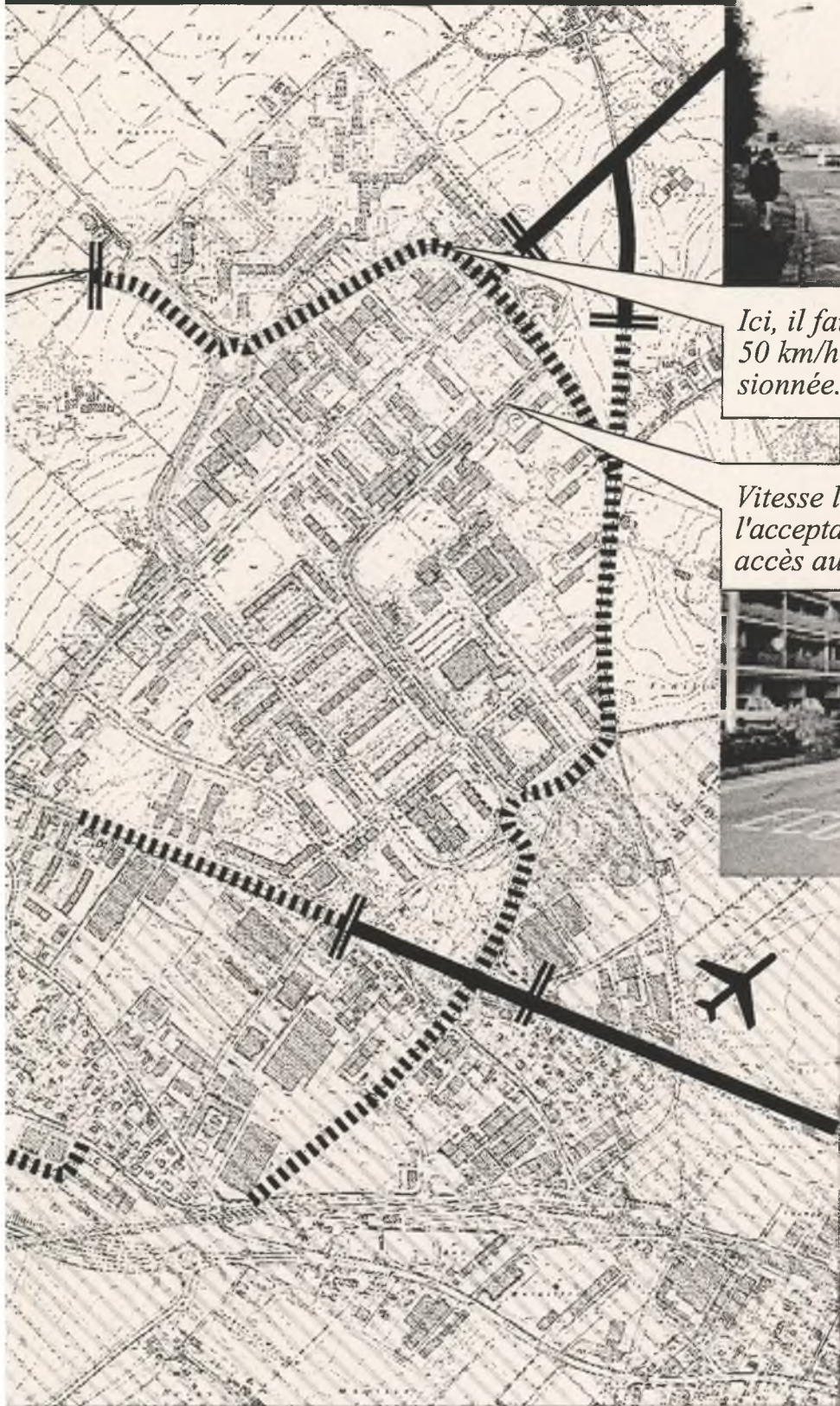


Vitesse limitée à 50 km/h à bon escient: le flux piétonnier et cycliste est peu important.



Vitesse limitée à 30 km/h après l'acceptation de «Rues pour tous»: route principale traversant le vieux village, liaison piétonne cycliste entre le village et la cité nouvelle, chemin de l'école.





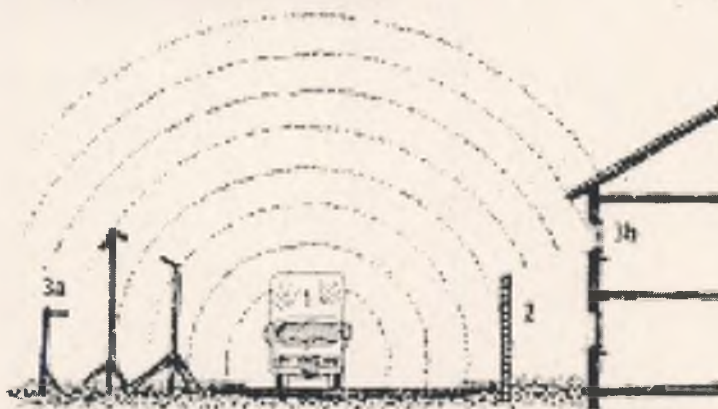
Ici, il faudra trancher entre 30 et 50 km/h: rue largement dimensionnée.



Vitesse limitée à 30 km/h après l'acceptation de «Rues pour tous»: accès aux commerces et à l'école.

-  30km/h
-  50km/h
-  80km/h
-  localité
-  limite de localité
-  zone industrielle

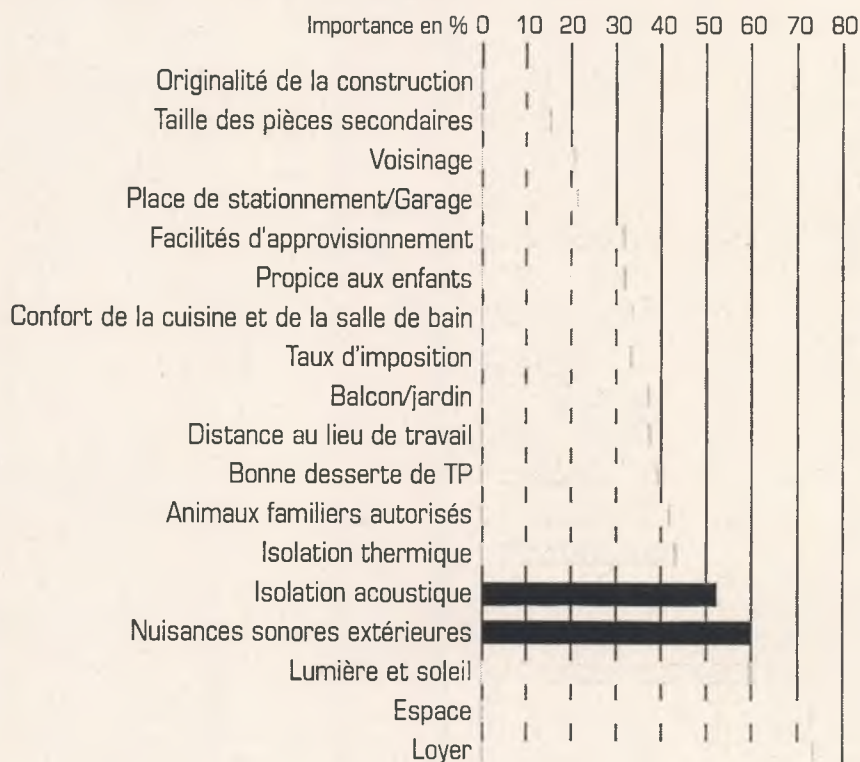
Mesures anti-bruit



Source: Cercle Bruit, Bruit

La priorité va aux mesures anti-bruit à la source (1). Les interventions au sein sur le champ d'action (2) doivent venir ensuite. Les bâtiments doivent être protégés adéquatement, au niveau de la disposition, de la conception, et par des mesures architecturales (3a). Les doubles vitrages (3b) ne sont que des mesures de remplacement et sont premièrement destinées à des bâtiments déjà construits.

Recherche d'appartement: les critères



La question du bruit vient donc en quatrième place dans la recherche d'un logement.

Source: NZZ, 1988

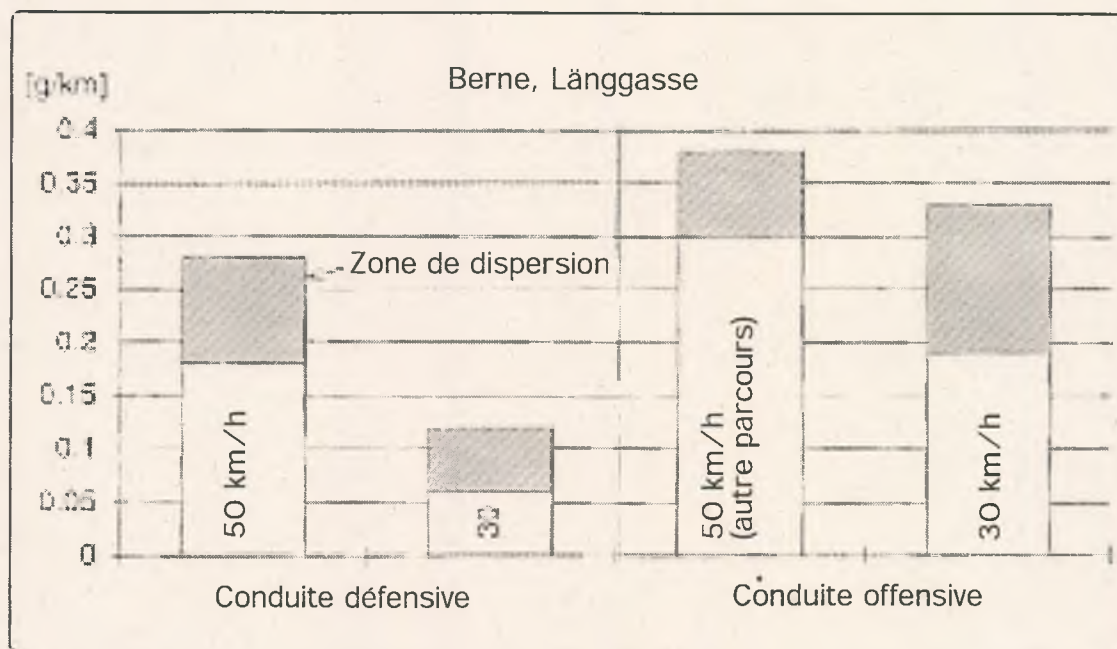
30 à l'heure: bien mieux que les boules Quiès!

Aucune mesure ne permet de réduire aussi rapidement et efficacement les nuisances sonores dues à la circulation qu'une réduction de vitesse.¹⁸ Lorsque les véhicules circulent à 30 km/h seulement au lieu de 50 km/h, le niveau de bruit diminue autant que si le trafic avait été réduit de moitié: «Des études réalisées dans des zones 30 ont montré que des réductions du niveau de vitesse à elles seules, sans même que le trafic ait dû être détourné, permettaient d'atteindre une diminution du niveau de bruit moyen jusqu'à 3 dB (A). Ce qui correspond à une diminution d'environ 50% de la quantité de circulation. Les maxima peuvent être réduits jusqu'à 6 dB (A), ce qui est particulièrement important dans des cas sensibles.»¹⁹

La qualité de vie croît très nettement dans les quartiers et le long des routes principales et les investissements liés à la lutte contre le bruit, telles que les murs anti-bruit ou les doubles vitrages diminuent.

Selon l'Office fédéral de la statistique, 3000 km de tronçons routiers touchant la population dépassent en Suisse les valeurs limites établies par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) mise en vigueur en 1986. Malheureusement, bien des cantons n'appliquent pas encore cette ordonnance et aussi longtemps que les surcharges sonores dureront et que les mesures anti-bruit se feront désirer, la seule solution restera la limitation de vitesse.

Oxydes d'azote (Nox: polluant majeur pour la formation d'ozone, troubles respiratoires)



Source: OFEN/TCS: Emissions nocives à différentes vitesses; rapport partiel; étape 1: 30/50 km/h; Berne 1995.

Un bienfait pour l'air que nous respirons

En 1995, dans son étude intitulée «Emissions nocives à différentes vitesses», le TCS a établi que «le passage du régime du 50 à l'heure à celui du 30 à l'heure entraîne une nette diminution de la consommation d'essence et des émissions polluantes (hormis les hydrocarbures)». ²⁰ Cette affirmation est valable pour autant que le style de conduite adopté reste identique.

Au cours d'expériences menées à Berne, des conducteurs adoptant une conduite défensive ont consommé 15% d'énergie en moins à 30 à l'heure et produit 61% d'oxyde d'azote en moins qu'avec une vitesse maximale limitée à 50 à l'heure. Les conducteurs plus «agressifs» ont réduit de 16% la consommation de carburant de leur véhicule; quant aux émissions d'oxyde d'azote, elles ont elles aussi diminué, mais de 23%.

Conclusion évidente: La seule modification du régime de vitesse entraîne déjà une nette diminution de la production de dioxyde de carbone (env. 15% en moins), d'oxyde d'azote (env. 40% en moins) et de monoxyde de carbone (env. 45% en moins). Seul le bilan des hydrocarbures est quelque peu mitigé (env. 4% d'émissions supplémentaires). Le passage d'une conduite agressive à une attitude plus défensive a des répercussions au moins aussi importantes.

Or, c'est précisément le but de notre initiative: obtenir un changement touchant à la fois à la vitesse du trafic et au style de conduite.

**A 30 à l'heure, la circulation devient plus fluide et régulière:
un avantage pour les chauffeurs de bus et les passagers.**



Photo: ATE/VCS

«Le 30 km/h ralentit les transports publics»

Les expériences réalisées jusqu'à présent dans les zones 30 et sur certaines lignes montrent que les durées de transbordement influencent bien davantage les performances horaires des transports publics qu'une limitation de la vitesse.²¹ Les transports publics bénéficient même d'une compétitivité renforcée par rapport au trafic individuel motorisé, en particulier lorsqu'ils circulent en site propre. En règle générale, les usagers et les entreprises de transports publics profitent des avantages conférés par le 30 km/h dans les quartiers d'habitation et sur les routes dangereuses. La circulation devient plus paisible et la sécurité augmente sans que la construction d'obstacles ralentisseurs soit nécessaire.

De plus, une part importante des trajets des transports publics se fait sur les rues principales, pour lesquelles l'initiative prévoit sur env. 70 % de leur longueur, quand la sécurité le permet, le maintien du 50 km/h, voire d'une vitesse supérieure.

Dans les cas où des retards trop importants se produiraient cependant sur certains parcours, les TP pourraient bénéficier d'un traitement de faveur destiné à compenser une baisse de la vitesse commerciale, comme c'est déjà fréquemment le cas aujourd'hui:

- droit de priorité aux carrefours, c'est-à-dire limitation de la priorité de droite sur les routes où circulent des transports publics;
- mesures constructives: aménagement d'arrêt d'autobus sur la voie de circulation, accès améliorés et sécurisés pour les passagers,
- sur les routes principales: création de voies réservées pour les bus, priorité aux feux de signalisation, etc.

Visispeed indiquant la vitesse de parcours



* Vous roulez à

Ces radars peuvent être loués à bas prix pour une semaine, par exemple au TCS. De nombreuses communes ont elles-mêmes fait l'acquisition de ces appareils, qui coûtent quelques milliers de francs, et les utilisent de manière itinérante.

Respect du 30 à l'heure: un coup de pouce peut être utile

Les contrôles de vitesse effectués vers la fin de l'année 2000 dans les zones 30 presque omniprésentes à Zurich ont révélé que bien plus de 80% des conducteurs respectent la vitesse maximale autorisée, ce qui confirme les résultats y relatifs enregistrés à Lucerne²² et Cologne ou Hambourg. Dans les zones d'habitation, l'expérience montre qu'il y a peu de problèmes liés à des dépassements de la vitesse maximale. Cela s'explique notamment par l'efficacité du contrôle social qui s'y déploie. Il est par ailleurs possible d'optimiser après-coup les tronçons névralgiques invitant aux excès de vitesse par des rétrécissements, des parage décalés ou des modifications peu coûteuses de la chaussée.

Sur les tronçons de route principale situés au centre des localités, l'observation du 30 à l'heure est peut-être plus difficile en raison de la largeur des routes. Dans ce cas, il convient de modifier la chaussée, d'installer des radars de visualisation (sans amendes); à l'occasion, des contrôles de police peuvent aussi aider. Signe encourageant: sur une route V85²³ axée sur le trafic et située dans une zone de promenade, la ville de Berthoud est parvenue à abaisser la vitesse moyenne de près de 15 km/h sans avoir à infliger une seule amende!

L'intégration en série de limiteurs de vitesse, tels que ceux dont Mercedes-Benz équipe ses nouveaux véhicules de classe moyenne à embrayage automatique, pourrait aussi s'avérer fort utile.²⁴



Même après l'adoption de l'initiative, les passages piétons continueront à être utiles sur les routes à orientation circulation.



Dans ce quartier, les enfants peuvent traverser la rue même sans passage piéton.

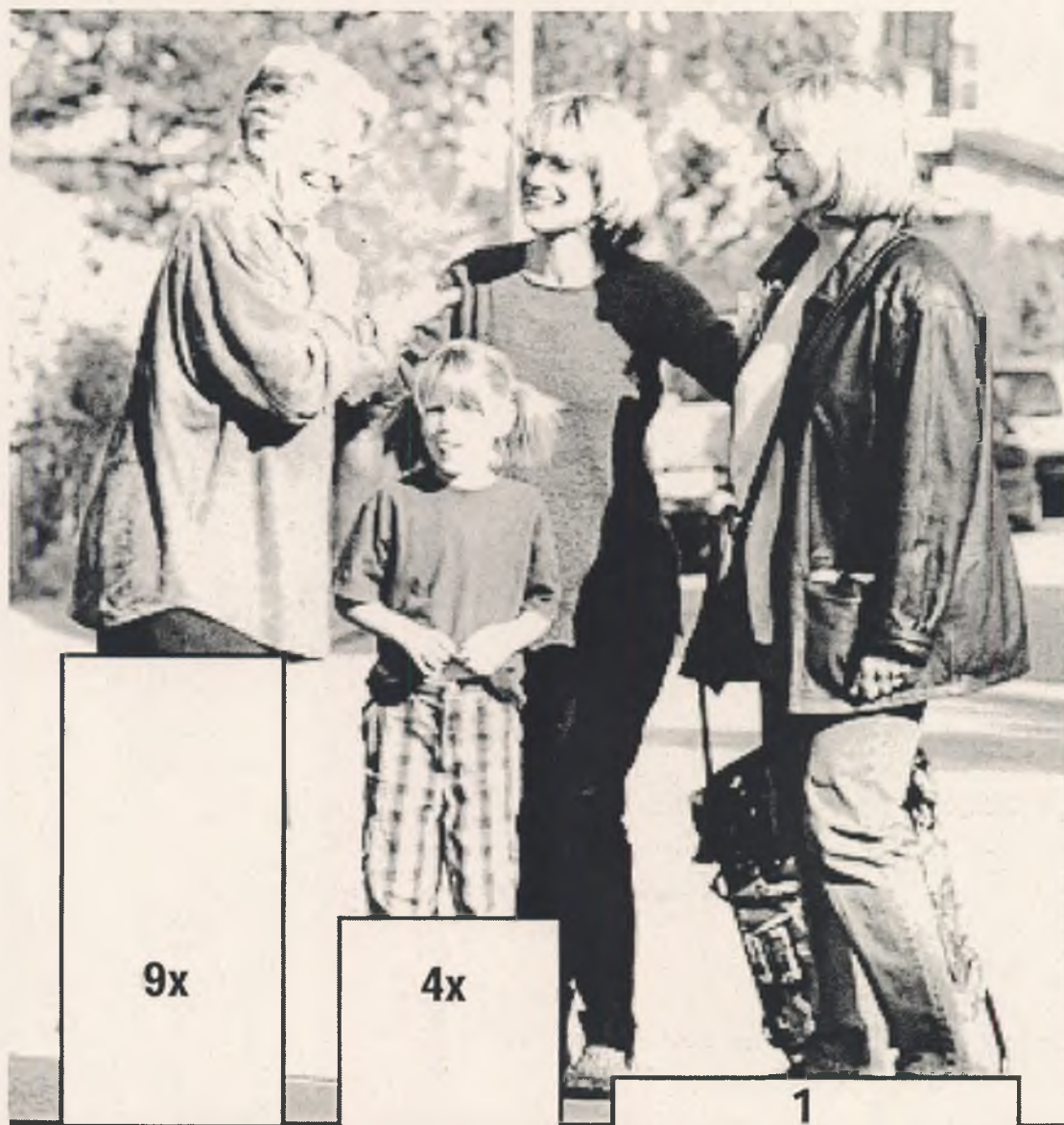
Passages piétons: le moins possible, mais autant qu'il faudra

Autant qu'il faudra: sur les routes très fréquentées, en particulier les routes principales, les passages piétons continueront à être justifiés – voire absolument nécessaires – à l'avenir.

Le moins possible: sur les routes peu fréquentées, dans les quartiers d'habitations, les passages piétons ne sont ordinairement pas nécessaires. Lorsqu'ils y sont néanmoins aménagés, les piétons sont légalement tenus de traverser la route à ces endroits, précisément là où se trouvent ces passages (à condition qu'ils ne soient pas distants de plus de 50 mètres).²⁵ Pour autant qu'il y ait peu de trafic, les traversées de route doivent cependant être possibles partout. L'initiative s'efforce de favoriser la cohabitation grâce une vitesse modérée et chaque fois que c'est possible; elle mise sur la communication entre les différents acteurs du trafic.

De cas en cas: même avec «Rues pour tous», des passages pour piétons peuvent tout à fait se justifier dans les quartiers d'habitations, par exemple aux alentours des écoles et des homes ou sur les chemins très fréquentés par les écoliers. A cet égard, le fait d'y renoncer ne doit pas dégénérer en une attitude trop «à cheval sur les principes». En étroite collaboration avec la population des quartiers et avec les experts en sécurité du chemin de l'école, il convient de déterminer dans quels cas des passages pour piétons restent nécessaires.

Accidents piétons: le danger est inégal



Personnes âgées
de plus de 70 ans

Enfants entre
5 et 9 ans

Personnes
de 10 à 69 ans

Rouler à l'américaine, calmement et avec prévenance

35

Contrairement aux solutions prévoyant des zones 30 isolées, l'introduction à large échelle du 30 à l'heure entraînera peu à peu une nouvelle culture des déplacements et de la prévenance. La conduite paisible sur les routes limitées à 30 km/h a des répercussions perceptibles sur l'état d'esprit des usagers de la route durant leur journée. D'une manière générale, ils adoptent une attitude plus décontractée les uns vis-à-vis des autres.

L'exemple classique de cette culture des déplacements est depuis toujours celui de l'Amérique (malgré son système de transport presque exclusivement axé sur la voiture). Les personnes qui connaissent les Etats-Unis savent à quel point il est généralement agréable de circuler sur les routes américaines. Des habitudes qui sont tout à fait courantes dans le Nouveau-Monde doivent pouvoir s'implanter sans problème sur le Vieux Continent, comme en témoignent de nombreux exemples:

- Lausanne: depuis 1995, des zones 30 ont été introduites à grande échelle dans les quartiers lausannois. Toutes les investigations menées et toutes les enquêtes ont révélé que, depuis cette date, les usagers de la route font preuve de nettement plus d'égards les uns envers les autres.²⁶
- Hambourg: ici encore, on a fait le même constat. Le ralentissement de la conduite dans les zones 30 n'a pas entraîné de «réactions de défoulement» sur les routes limitées à 50 à l'heure. Durant les années qui ont suivi l'introduction des zones 30, les vitesses enregistrées ont en fait continué à baisser.²⁷
- Zurich: depuis le 9 septembre 1999, la ville a introduit, d'une manière simple, un 30 à l'heure presque général. Aujourd'hui déjà, 80% du trafic motorisé respecte la nouvelle limitation de vitesse.²⁸ Il apparaît d'ores et déjà clairement que les effets positifs sur la culture des déplacements que nous venons d'exposer se produiront aussi dans ce cas.

Typologie des régimes de vitesse après l'adoption de l'initiative

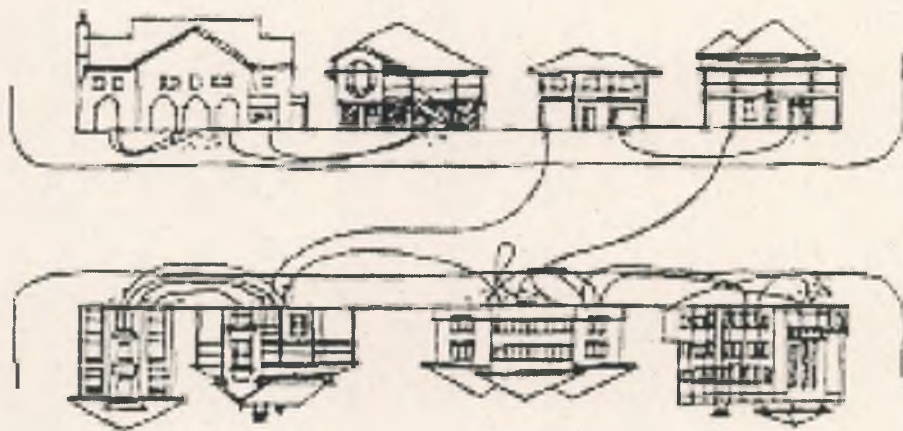
Vitesse maximale	Type de zone ou de route
50 ou 60 km/h	Route principale hors localité Routes isolées dans des zones industrielles
30 km/h	Tous les quartiers Les tronçons des routes principales traversant une localité ou d'autres endroits dangereux (écoles, homes de vieillesse, etc.)
20 km/h	Rues résidentielles des quartiers d'habitation; Zones mixtes ²⁹ dans les zones centres
Au pas	Zones piétonnes (voitures de livraison seules autorisées)

La proposition du Conseil fédéral: du bout des lèvres

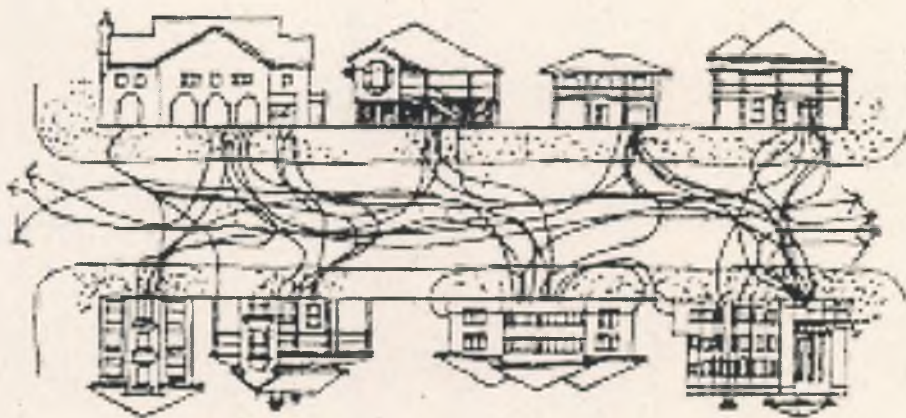
Le Conseil fédéral n'a pas souhaité proposer de contre-projet à l'initiative de l'ATE. Pour ne pas rester les bras tout à fait ballants, il a engagé une révision de l'ordonnance (proposant une solution par zones). Malheureusement, cela ne suffit pas, car l'ordonnance continuera à se baser sur la notion de zone et l'instauration du 30 à l'heure restera donc une forme d'exception, au lieu qu'elle devienne la règle. L'aménagement de zones continuera à prendre des années, voire des décennies, et ne changera donc rien aux habitudes de conduite actuelles. «Rues pour tous» en revanche, modérerait d'un seul coup 80 % de la surface consacrée à la circulation et créerait une nouvelle prise de conscience en faveur d'une vitesse en localité «humaine».

De plus, avec cette nouvelle ordonnance, les endroits dangereux et les passages piétons fréquentés situés sur des routes principales (par ex. devant les écoles) ne pourront être intégrés que très rarement à un périmètre limité à 30 km/h.

Effet ségrégateur de routes à différents régimes de vitesse



*Vitesse élevée = liens rares d'un côté de la rue à l'autre
(clients des commerces, voisins)*



Vitesse modérée = liens nettement plus nombreux

Le 30 à l'heure ramène la vie dans les quartiers

Car c'est particulièrement vrai dans les quartiers: la rue est aussi un lieu de vie. Or, en distinguant trottoirs et chaussée, on a aussi séparé les types de circulation, ce qui contribue à accélérer la circulation, au détriment des plus vulnérables. Les enfants et les piétons n'ont souvent plus d'autre choix que de se tenir sur les trottoirs ou dans les cours. Pourtant, la législation actuelle autorise explicitement les jeux et les sports dans les rues à faible circulation.³⁰

L'adoption du 30 à l'heure permet de rompre ce cercle vicieux. Car les habitants du lieu osent à nouveau se retrouver dans la rue. La circulation motorisée, les cyclistes et les piétons, les jeunes et les moins jeunes se partagent un même espace en respectant leurs besoins mutuels.³¹ Et la partie de badminton redevient aussi naturelle que la conversation au coin de la rue et la case de stationnement.

- 1 Office fédéral de la statistique, Berne, 2000 in: bpa: Accidents en Suisse, Statistiques 2000, Blessés selon type d'accident et situation 1999, Berne 2000. Il s'agit ici des accidents enregistrés par la police. Inconvénient: pour certains modes de transport, un grand nombre d'accidents n'ont pas été relevés.
- 2 voir aussi en page 17. Sigrist Stefan, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen? [Sécurité et protection de l'environnement: des objectifs différents, une utilité commune? bpa], Berne, 1997.
- 3 L'ATE se fonde sur les résultats d'une expertise dont les résultats provisoires seront disponibles en décembre 2000. Le nombre de victimes y serait réduit de 50 à 60 pourcent.
- 4 A. Steinmann, A. Cohen, u.a.: Informationsdefizite als Unfallpotentiale beim Befahren von Knotenpunkten, Universität Zürich und Stadtpolizei [Le potentiel de risque des informations lacunaires aux endroits névralgiques] Zurich, 1984–1996.
- 5 Sigrist Stefan, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen?; bfu; [Sécurité et protection de l'environnement: des objectifs différents, une utilité commune? bpa]; Berne 1997.
- 6 Honegger H.: Die Mehrheit will Tempo 30 [La population souhaite le 30 à l'heure] in: Schweizer Familie 25/1993, Zürich 1993.
- 7 Hüttenmoser M., Degen-Zimmermann D.: Lebensräume für Kinder: Empirische Untersuchung zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des NFP «Stadt und Verkehr», [Espaces vitaux destinés aux enfants: recherche empirique concernant l'impact de l'environnement d'habitation sur la vie quotidienne et le développement de l'enfant. Rapport 70 du NFP «Ville et trafic»] Zurich, 1995.
- 8 Warwitz, S.: Verkehrserziehung vom Kinde aus: Wahrnehmen–Spielen–Denken–Handeln. [L'éducation à la circulation routière du point de vue de l'enfant: percevoir–jouer–penser–agir] Schneider-Verlag, Hohengehren, 1994.
- 9 Apel, D.: Leistungsfähigkeit und Flächenbedarf der städtischen Verkehrsmittel. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Economica Verlag, [Performance et besoins superficiels des moyens de transport urbains. In: Manuel de planification routière communale] 1998.
- 10 Gruppo per la moderazione del traffico, 1997. La contrada 3/97.
- 11 Routes principales à 50 km/h/60 km/h: 1363m; routes principales à 30 km/h selon initiative ATE: 500m; rues de quartier à 30 km/h: 0m. (Entrée dans Herzogenbuchsee depuis Bützberg [embranchement Belzerngässli] jusqu'à la sortie d'Herzogenbuchsee en direction d'Oberönz sur la T10 [embranchement Farnsbergstrasse] via Sonnenplatz).
- 12 Routes principales à 50 km/h/60 km/h: 750m; routes principales à 30 km/h selon initiative ATE: 438m; rues de quartier à 30 km/h selon régime actuel: 338m ; rues de quartier à 30 km/h selon initiative ATE: 888m (Reckenbergstrasse [embranchement Erlenweg] jusqu'au parking de la piscine couverte via Sonnenplatz-Thörigenstrasse-Bleikemattstrasse).
- 13 Le bpa investit en moyenne 1,8 millions pour sauver une vie humaine. Ce chiffre doit être multiplié par le degré d'observation des mesures (0.8).
- 14 Le bpa estime à 78'000 francs un dommage corporel évité. Ici aussi, ce chiffre doit être multiplié par le degré d'observation des mesures (0.8).
- 15 Stefan Siegrist, Huguenin Raphael D.: Sicherheit und Umweltschutz: unterschiedliche Ziele, gemeinsamer Nutzen? [Sécurité et protection de l'environnement: des objectifs différents, une utilité commune? bpa]; Berne 1997.
- 15a. Ott, W. et al.: Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen. Regionale Lasten – Auswirkungen von Internalisierung und Mittelverwendung. [Coûts externes du trafic PNR 41, Rapport D4], 1999
- 16 L'ATE se fonde sur les résultats d'une expertise dont les résultats provisoires seront disponibles en décembre 2000. Le nombre de victimes y serait réduit de 50 à 60 pourcent.

- 17 Remplacer de nombreux panneaux par des marquages au sol permet d'abaisser les coûts d'aménagement du 30 km/h dans les quartiers d'habitation. Et même si l'on ajoute à ces coûts le rafraîchissement des marquages nécessaire environ tous les quatre ans, l'avantage financier de la solution proposée par l'initiative ne diminue que faiblement.
- 18 Klippel, P.: Strassenverkehrslärm – Umweltqualitätsziele und Lärminderungsmaßnahmen; [Nuisances sonores du trafic routier: objectifs environnementaux et mesures anti-bruit] Bonn, 1993.
- 19 Masur, H. et al.: Erfahrungen mit Tempo 30 – Planung – Umsetzung – Umweltauswirkungen; [Le 30 à l'heure réalisé : planification, instauration, effets écologiques] Berlin, 1998.
- 20 OFEN/TCS: Emissions nocives à différentes vitesses; rapport partiel; étape 1: 30/50 km/h; Berne 1995.
- 21 Birk, I. et al.: Erfahrungen mit T30-Regelungen aus dem Betrieb von Bussen im ÖPNV, [Répercussions du 30 km/h sur les TP] 1994.
- 22 EPFL/IREC: Ville de Lucerne – projet pilote 30 à l'heure; 1994.
- 23 V85 désigne la vitesse observée par 85% de toutes les voitures. Il s'agit d'une mesure de référence ordinairement utilisée pour déterminer le niveau de vitesse pratiqué sur une route.
- 24 Grâce aux limiteurs de vitesse – «Speedtronic» chez Mercedes – il est possible de mémoriser la vitesse souhaitée comme avec un limiteur de vitesse normal; cette vitesse est alors également respectée en montée et en descente. D'autre part, il est également possible de régler une vitesse maximale au moyen d'un interrupteur à boutons-poussoirs placé sur l'axe de la direction. L'électronique commence par se commuter automatiquement sur le 30 km/h. En continuant à actionner le levier, il est possible d'élever progressivement cette valeur par tranche de 10 km/h. Un signal sur le compteur indique la vitesse maximale actuellement sélectionnée.
- 25 Ordonnance sur les règles de circulation (OCR), Art. 47 Traversée de la chaussée, al. 1: «Les piétons s'engageront avec circonspection sur la chaussée, notamment s'ils se trouvent près d'une voiture à l'arrêt et traverseront la route sans s'attarder. Ils utiliseront les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 m.»
- 26 Bureau des statistiques de la ville de Lausanne, novembre 1999.
- 27 Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, 1988: Tempo 30. Erfahrungen aus städtebaulicher Sicht. Cahier 32 [Le 30 km/h du point de vue urbanistique].
- 28 Gemeinsame Medienkonferenz des Polizei-, Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich. [Conférence de presse commune, département de la police, du génie civil et de la voirie de la ville de Zurich] Zurich, le 30 octobre 2000.
- 29 La zone mixte pourrait entrer en vigueur à début 2002 avec la nouvelle ordonnance fédérale sur les zones à trafic modéré. Les zones mixtes actuelles de Saint-Blaise (NE) et Berthoud (BE) constituent des essais légalement autorisés.
- 30 Voir l'ordonnance sur les règles de circulation (OCR), Art. 50, al. 1 sur les jeux et le sport sur la chaussée.
- 31 OFEFP: A 30 à l'heure dans les communes: avantages, expériences, démarche, Mode d'emploi, Berne 2000.
- 32 Heiner Monheim enseigne depuis 1995 la géographie appliquée et l'aménagement du territoire à l'université de Trèves (Trier), et en particulier la planification de la circulation. Ouvrage majeur: Des rues pour tous. Analyse et concepts destinés à l'aménagement de la circulation urbaine du futur, Hambourg, 3^e édition 1991.
- 33 Le texte intégral de Heiner Monheim peut être commandé à la documentation ATE, tél. 031 328 82 41, fax 031 328 82 01, e-mail dok@vcs-ate.ch

Langsamer ist
bedeutend sicherer



Le Conseil fédéral a des années de retard

L'expert allemand des transports Heiner Monheim est l'un des parrains de l'initiative «Rues pour tous» pour le 30 km/h en localité. Il répond aujourd'hui au message du Conseil fédéral qui propose le rejet de l'initiative sans contre-projet.

Heiner Monheim³² a aménagé des centaines de zones 30: autant dire qu'il parle en connaissance de cause. Il enseigne depuis 1995 la géographie appliquée et le développement du territoire à l'Université de Trier. L'expert a été auparavant responsable des zones 30 au ministère des transports terrestres de Westphalie – Rhin du Nord. Malgré d'énormes investissements financiers, seuls les 10% de la voirie urbaine y est limitée à 30 km/h. C'est pourquoi M. Mohnheim plaide aujourd'hui pour le 30 km/h à grande échelle. Voici un extrait du texte qu'il a envoyé à l'ATE.³³

«Le message du Conseil fédéral reprend des éléments de la discussion qui a eu lieu dans les années 80 déjà en Allemagne. Sans tenir compte des dernières conclusions en matière de transports, notamment dans le domaine de la psychologie. Le gouvernement base essentiellement son argumentation contre le 30 km/h généralisé sur l'hétérogénéité du réseau routier urbain. Il passe ainsi à côté des principaux objectifs de l'initiative et propose des réflexions issues de l'application ponctuelle de zones 30. Ceci au lieu de se baser sur les expériences récentes effectuées en Europe en matière de modification des limitations générales de vitesse. Celles-ci ne tiennent en effet jamais compte de l'aspect hétérogène du réseau routier, composé de ruelles, de rues résidentielles étroites, mais aussi de larges boulevards ou de généreux axes de desserte issus des années 60 et 70. Les limitations, tel que le 50 km/h actuel, fixent une valeur qui détermine le cadre général des vitesses autorisées. Cette manière de procéder a fait ses preuves, malgré l'aspect hétérogène du réseau routier. Elle est en général tolérée par les usagers.

Nouvelles conclusions ignorées

La réponse du Conseil fédéral apparaît dès lors comme un refus de fixer une limitation générale de la vitesse en localité, avec une préférence pour des vitesses adaptées aux particularités de chaque tronçon. De leur côté, les pays européens ont compris depuis longtemps la nécessité de fixer des vitesses limites, surtout dans les localités.

Dans tous les cas, la limitation générale à 50 km/h ne tient pas compte des derniers résultats scientifiques. Que ce soit sur le plan de la pure technique des transports ou de la psychologie, il est préférable de fixer cette limitation à 30 km/h pour augmenter la sécurité, diminuer les nuisances et améliorer l'intégration du trafic tout en le fluidifiant et en l'harmonisant. Liée à une campagne d'information appropriée, la modification de la loi sera bien acceptée. «Lentement en localité» est une règle plausible et simple, qui tolère facilement quelques exceptions sur des axes rapides, avec une signalisation appropriée.

43

Le privilège de quelques-uns

Les réflexions du Conseil fédéral ressemblent aux démarches prudentes pratiquées autrefois en Europe. A l'époque, le fait d'intégrer le trafic dans les quartiers et de le modérer était l'exception et non la règle. L'argumentation du gouvernement ignore que les mesures ponctuelles ne peuvent diminuer globalement le niveau de vitesse dans les villes. La sécurité routière devient alors le privilège des habitants de quelques rues limitées à 30 km/h ou dotées de modérations de trafic. Une situation peu compatible avec les notions de justice et d'égalité des droits qui sous-tendent nos démocraties occidentales. L'erreur fondamentale consiste à vouloir maintenir la limite à 50 km/h. Selon les critères actuels, cette vitesse ne tient pas compte de la configuration des lieux, ni des exigences en matière de sécurité routière en localité. L'initiative «Rues pour tous» vise justement à corriger cette erreur. Elle doit être soutenue sans réserve au vu de toutes les connaissances en la matière.

En refusant l'initiative, le Conseil fédéral a manqué une chance de participer à un processus innovateur sur le plan européen. Il renonce aussi à une mesure simple et efficace pour l'amélioration de la sécurité routière et l'intégration du trafic.»

7 conseils de succès

- 1.** Détermine avant la discussion les trois arguments principaux que tu veux absolument faire passer. En les répétant assez souvent, formulés autrement et en faisant des liens différents, tu as de bonnes chances qu'ils soient retenus par tes interlocuteurs.
- 2.** Note à l'avance une ou deux histoires ou expériences marquantes (en quelques mots-clé). Si tu n'as pas réussi à les «placer» de toute la soirée, fais-en ta conclusion.
- 3.** Distingue clairement ce que tu *racontes* seulement de ce que tu vas aussi *démontrer*. Racontes des expériences, des histoires, des images. Démontres à l'aide de transparents les faits frappants (l'augmentation de la capacité routière à vitesse modérée, par exemple). Pour réfuter des affirmations infondées («Tout ce que vous voulez, c'est qu'on roule partout au pas, même sur les routes principales...»), l'aide de transparents est utile aussi.
- 4.** Ne répète pas les arguments de tes opposants, même quand tu les réfutes. Commence plutôt par «L'argumentation précédente n'a pas réfuté le fait que ...» (ou: Monsieur Exemple n'a pas pu réfuter le fait que) et donne ensuite ta propre assertion.
- 5.** Reste aimable, même si l'on t'agresse. Le calme transmet une impression d'autorité, alors que la personne qui s'emporte apparaît comme impolie. Si tu relèves les attaques en-dessous de la ceinture, fais-le en t'appuyant sur des faits objectifs ou éventuellement avec humour.
- 6.** N'agresse jamais la personne chargée de la modération ou le public en général, même s'ils sont globalement critiques à ton égard.
- 7.** Cherche le contact visuel avec le public et utilise le langage corporel de façon naturelle. C'est en restant toi-même que tu seras le plus crédible.

Le 4 mars 2001

OUI

à l'initiative

Rues pour tous

Préserveons la vie: Maximum 30

Association Transport et Environnement ATE,
Case postale, 3000 Berne 2
Tél. 031 328 82 00, www.rue-pour-tous.ch

Association Transports
et Environnement

