

www.rues-pour-tous.ch



Grâce au 30 à l'heure, sécurité en localité!

Le 4 mars 2001

OUI à l'initiative

Rues pour tous

Préservez la vie: Maximum **30**

Association Transports
et Environnement

ATE



Les enfants et les jeunes sont les victimes désignées de la route (trois fois plus souvent que les autres) de même que les personnes âgées de plus de 70 ans (11 fois plus souvent). Le 30 à l'heure est une chance pour eux. Et pour nous aussi!



«Je soutiens l'initiative Rues pour tous pour une raison simple: il y va de la vie et de la mort. En diminuant la vitesse, il y aura beaucoup moins de morts !»

Jacques Neiryneck (conseiller national PDC/VD)

Le **30** évite bien des souffrances. Et bien des coûts.

La vitesse tue. Trop élevée, elle met nos vies en danger et génère beaucoup de souffrances: des dizaines de milliers de blessés et invalides

peuvent en témoigner. Accompagnée d'une signalisation et de mesures d'aménagement adéquates, l'introduction du 30 à l'heure pourrait réduire de presque deux tiers le nombre de personnes tuées ou gravement blessées lors d'accidents en localité. Chaque année, la vie de 120 personnes serait épargnée, des milliers s'en sortiraient avec des blessures légères, ou même indemnes. Économies: au moins 600 millions de francs par an!

Selon l'estimation de l'ATE, l'introduction du 30 à l'heure rendrait nécessaire un investissement unique d'un milliard de francs pour toute

la Suisse. Soit 300 millions dans les quartiers d'habitation pour la signalisation, les changements de revêtement, le stationnement alterné et les rétrécissements de chaussée. Et 700 millions pour la modulation des axes principaux dans les localités (centres des villes et villages et autres tronçons dangereux) grâce à la signalisation, à des passages piétons sécurisés, des giratoires, et des nouveaux revêtements.

Bilan réjouissant: le 30 à l'heure en localité aurait non seulement évité bien des souffrances, mais en dix-huit mois, le milliard investi serait déjà amorti. Ceci sans tenir compte du fait que le 30 km/h diminue l'intensité du bruit du trafic et rendrait les mesures anti-bruit moins onéreuses le long des routes principales.



L'initiative sur le terrain

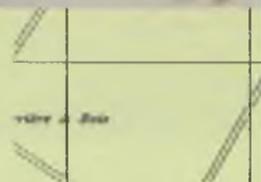
L'initiative «Rues pour tous» veut fixer la limite de la vitesse à 30 km/h dans tous les quartiers d'habitation et autres endroits sensibles dans les localités. Elle autorise par contre une vitesse plus élevée sur certains axes, à condition que la sécurité et la tolérance au bruit le permettent. L'exemple d'Echallens (VD) montre concrètement quelles seraient ses implications.

De fait, seule une partie des routes principales seraient concernées par la nouvelle limitation, que ce soit dans les centres de localités et aux abords des écoles, des homes pour personnes âgées ou des hôpitaux. La législation actuelle serait par contre maintenue pour les deux tiers des axes principaux en localités.

La détermination de la vitesse limite reviendra en dernier lieu à la commune, respectivement au canton. Les statistiques d'accidents et les cadastres du bruit constituent à cette fin une base de décision fiable, simple et peu coûteuse. Pour se faire une idée, voici, appliqué à la petite ville d'Echallens (4100 habitants), le modèle préconisé par l'initiative, par exemple sur les axes principaux limités aujourd'hui à 50 km/h.



Ici, il faudra trancher entre 30 et 50 km/h: zone industrielle.



L'exemple d'Echallens



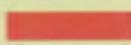
Vitesse limitée à 30 km/h après l'acceptation de «Rues pour tous»: centre-ville avec nombreux commerces.



Localité



Route principale max. 30 km/h



Route principale max 50 km/h



Route principale max 80 km/h

Les parlementaires suivants soutiennent «Rues pour tous»:

Conseil national:

Aeschbacher Ruedi, Zürich, PEV; Banga Boris, Grenchen, PS; Baumann Ruedi, Suberg, Verts; Bühlmann Cécile, Luzern, Verts; Chiffelle Pierre, Vevey, PS; de Dardel Jean-Nils, Genève, PS; Fässler-Osterwalder Hildegard, Grabs, PS; Fehr Hans-Jürg, Schaffhausen, PS; Fehr Jacqueline, Winterthur, PS; Fehr Mario, Adliswil, PS; Genner Ruth, Zürich, Verts; Goll Christine, Zürich, PS; Gonseth Ruth, Liestal, Verts; Grobet Christian, Genève, PS; Günter Paul, Därligen, PS; Gysin Remo, Basel, PS; Hämmerle Andrea, Pratval, PS; Hofmann Urs, Aarau, PS; Hollenstein Pia, St. Gallen, Verts; Hubmann Vreni, Zürich, PS; Janiak Claude, Binningen, PS; Jossen Peter, Leuk-Susten, PS; Jutzet Erwin, Schmittlen, PS; Leutenegger Oberholzer Susanne, Muttentz, PS; Marty Kälin Barbara, Bertschikon, PS; Maury Pasquier Liliane, Châtelaine, PS; Menétrey Savary Anne-Catherine, St. Saphorin, Verts; Mugny Patrice, Versoix, Verts; Neirynek Jacques, Ecublens, PDC; Rechsteiner Rudolf, Basel, PS; Rennwald Jean-Claude, Bern, PS; Schmid Odilo, Brig-Glis, PDC; Jean Spielmann, Genève, PST; Strahm Rudolf, Bern, PS; Studer Heiner, Wettingen, PEV; Stump Doris, Wettingen, PS; Teuscher Franziska, Bern, Verts; Thanei Anita, Zürich, PS; Tillmanns Pierre, Lausanne, PS; Vermot-Mangold Ruth-Gaby, Bern, PS; Vollmer Peter, Bern, PS; Widmer Hans, Luzern, PS; Wiederkehr Roland, Aesch, AdI; Wyss Ursula, Bern, PS; Zanetti Roberto, Gerlafingen, PS; Zisyadis Josef, Lausanne, POP.

Conseil des États:

Brunner Christiane, Genève, PS; David Eugen, St. Gallen, PDC; Gentil Pierre-Alain, Delémont, PS; Leuenberger Ernst, Solothurn, PS; Plattner Gian-Reto, Basel, PS.



Vitesse limitée à 50 km/h à bon escient: trafic piétonnier et cycliste quasiment inexistant.



Vitesse limitée à 30 km/h après l'acceptation de «Rues pour tous»: centre-ville avec nombreux commerces.



Le **30** profite aussi aux bus et aux trams



Dans les quartiers modérés à 30 km/h, les véhicules des transports publics roulent un peu plus lentement, mais plus régulièrement. Avec l'abandon de la priorité de droite le long de leurs trajets, il est possible de les avantager. Sur les routes principales, l'arrêt peut être placé à même la voie de circulation, ce qui évite au bus de devoir attendre pour redémarrer. Ainsi les grandes villes allemandes, où le 30 à l'heure est quasi généralisé, ne signalent aucun désavantage pour les transports publics, après plus de 10 ans d'expérience !

Au contraire, à 30 km/h, ni les bus, ni les trams ne restent coincés dans les embouteillages : car à vitesse modérée, les distances de sécurité peuvent diminuer et la capacité de la route augmente. Tout le monde est gagnant !

Moins de stress, grâce au

Échanger quelques mots avec son voisin ou flâner tranquillement, cela redevient possible dans les quartiers d'habitation. **A 30 à l'heure, l'état d'esprit change et les usagers de la route troquent leur agressivité contre un respect mutuel.**



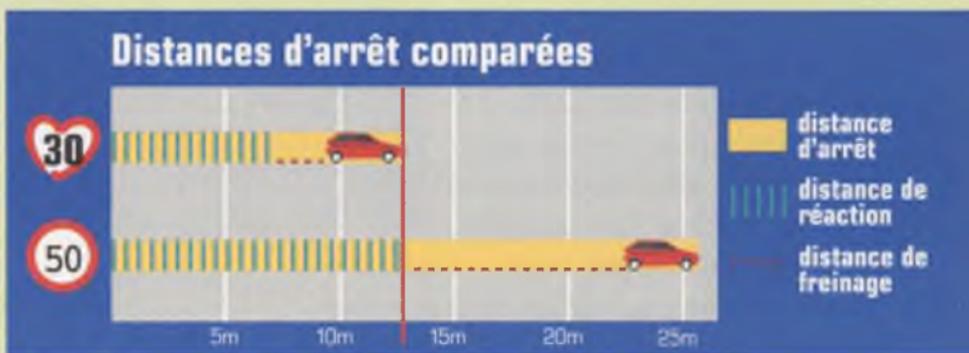
Bien sûr, il faut s'habituer à ce changement. Les automobilistes commencent par trouver la limitation de vitesse contraignante. Mais peu à peu, ils modifient leur perception et la conduite devient plus paisible et plus détendue.

La durée de parcours augmente de 10 à 15 secondes à peine par kilomètre. Une sécurité et une qualité de vie obtenues à peu de frais.

Le **30** préserve les vies

Chaque année dans les localités, autant de personnes meurent sur nos routes que dans une catastrophe aérienne: en 1999, elles étaient 210, plus 17'589 blessés. Alors qu'un grave accident d'avion est marqué d'un deuil national, le tribut sanglant versé à la circulation ne suscite souvent que des haussements d'épaules.

Les statistiques le prouvent: à 30 km/h, le nombre de morts et de blessés graves chute considérablement. L'explication est simple: lorsqu'un piéton est renversé par une voiture roulant à 30 km/h, le choc est analogue à celui d'une chute de 3,6 mètres de haut. Conséquences: faible risque de décès, blessures plus légères. Une collision à 50 km/h, en revanche, correspond à une chute de 10 m. Conséquences: risque mortel considérable, blessures moyennes ou graves.



Par rapport au 50 km/h, le 30 à l'heure divise par deux la distance d'arrêt qui passe de 26 à 13 mètres: des vies sont sauvées!



- L'initiative «Rues pour tous» de l'Association Transports et Environnement (ATE) demande l'introduction du 30 km/h dans les quartiers d'habitation et sur les tronçons dangereux en localité.
- Des exceptions peuvent être faites sur les axes principaux, pour autant que la sécurité et la protection contre le bruit le permettent.

Le 4 mars 2001

OUI à l'initiative

Rues pour tous

Préservez la vie: Maximum **30**

L'ATE s'engage pour une mobilité respectueuse de l'être humain et de l'environnement. Et ses membres bénéficient de prestations avantageuses. De A comme Assurance auto à Z comme Zone 30. N'hésitez pas, informez-vous: www.vcs-ate.ch ou 0800 55 65 60.

www.rues-pour-tous.ch

Association Transports et
Environnement ATE
Case postale, 3000 Berne 2
E-Mail: info@vcs-ate.ch

Association Transports
et Environnement

ATE