

Effets de la réduction de la vitesse des automobiles dans certains secteurs en Suisse

30 km/h : une limitation qui change la vie de quartier

NDLR : Article paru dans le n° 4 de 1998 de « Environnement » et reproduit avec son aimable autorisation.

Après bientôt dix ans d'expériences, cantons et communes tirent un bilan positif. L'OFEFP encourage de nouvelles zones où l'on roule cool.

Un sondage récent dans 25 cantons et 106 communes confirme les avantages des vitesses modérées dans les zones à 30 km/h : moins d'accidents, plus de tranquillité, moins de transit, plus de convivialité... et même pas de temps perdu ! L'étude commandée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) recommande la création de nouvelles zones. C'est aussi un moyen d'aider les cantons à lutter contre la pollution de l'air.

Dans de nombreux cantons, les plans destinés à améliorer la qualité de l'air exigent, là où l'air est très pollué, des mesures de ralentissement du trafic dans les quartiers d'habitation. Un moyen d'y parvenir est l'*abaissement général des limitations de vitesse*, ce qui équivaut dans la pratique à poser des panneaux de vitesse limitée à 30 km/h.

La solution de la *signalisation de zones* existe en Suisse depuis bientôt dix ans. La base légale permettant de signaler diverses catégories de routes présentant les mêmes caractéristiques est fournie par l'ordonnance révisée sur la signalisation routière (OSR), entrée en vigueur le 1^{er} mai 1989, et par la directive que le Département fédéral de justice et police a promulguée le 3 avril 1989. Dans la majorité des cas, les communes ont créé des zones limitées à 30 km/h, en les combinant souvent avec des règles de stationnement.

Une étude initiée en partie par l'OFEFP, réalisée par Cercl'Air et parue cet hiver, montre que les villes et les grandes communes travaillent activement à la mise en œuvre de telles mesures. Les communes plus petites ont du mal à créer des zones de trafic ralenti ; mais souvent,

leur centre enregistre aussi un dépassement des valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair).

Les expériences positives réalisées chez nos voisins

Pendant les années 80, des enquêtes et des mesures comparatives ont été effectuées avant et après l'introduction de zones à 30 km/h à Buxtehude, ville du nord de l'Allemagne. Principaux résultats : déviation du trafic de transit des centres villes, amélioration de la sécurité routière et de la qualité de la vie, vitesses plus basses et plus régulières, moins de bruit et moins de gaz d'échappement. Dans le cadre du projet de recherche intitulé *Flächenhafte Verkehrsberuhigung*, d'autres villes allemandes ont fait des expériences analogues.

Dans la ville autrichienne de Graz, où le 30 km/h est généralisé depuis 1992 (routes principales exceptées), les études soulignent surtout l'augmentation de la sécurité routière et la réduction des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) (voir Figures 1 et 2, page suivante). Le nombre des accidents ayant causé des dommages corporels a baissé de 22 % dans toute la région urbaine, soit 250 victimes de moins par an. Les émissions de NO_x, nocives pour la santé, ont diminué de 24 % dans les zones à 30 km/h et de 2 % dans l'ensemble de la ville (voir Encadré, page suivante : « 30 km/h = moins d'oxyde d'azote »).

Les nets avantages des zones à 30 km/h

Le sondage réalisé à la demande de l'OFEFP a été mené dans 25 cantons et 106 communes,

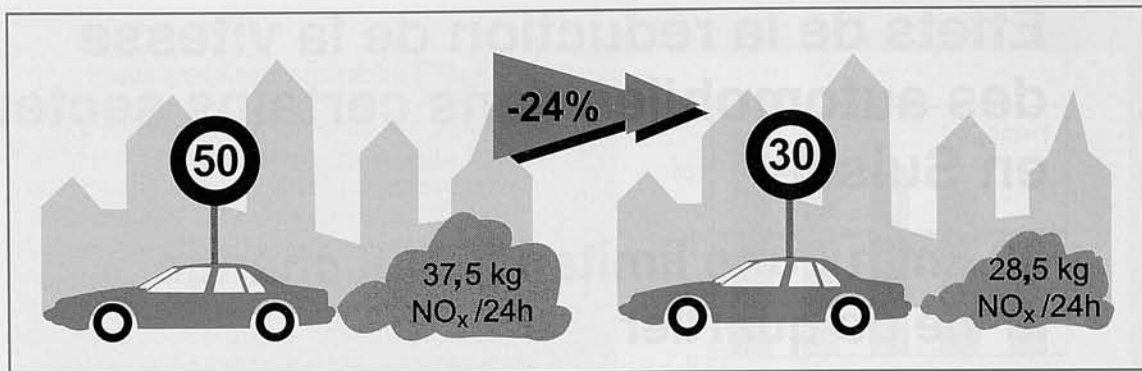


Figure 1.
Réduction des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) dans les zones à 30 km/h dans la ville de Graz.

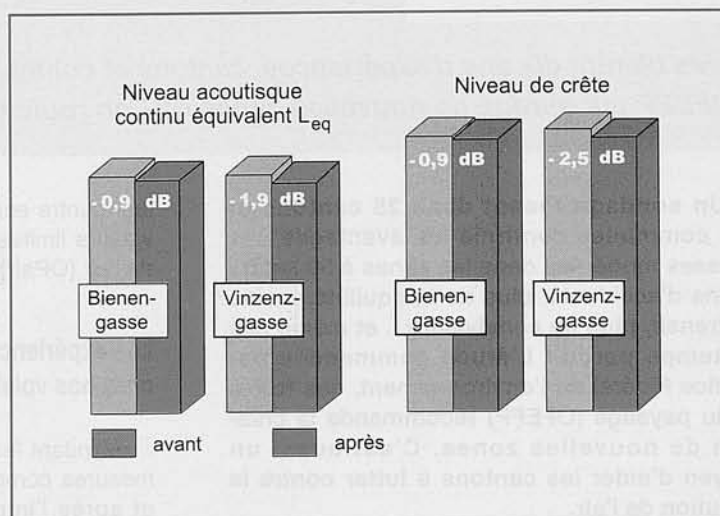


Figure 2.
Réduction des émissions de bruit dans les zones à 30 km/h dans deux rues de la ville de Graz.

30 km/h = moins d'oxyde d'azote.

La limitation de la vitesse à 30 km/h permet de réduire les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) des véhicules à moteur et d'économiser de l'essence. C'est ce que montre un rapport que le TCS a établi à la demande de l'Office fédéral des routes. Prenant deux zones limitées, à Lucerne et à Berne, le TCS a effectué des tests, avant et après l'introduction de la signalisation, à l'aide de son véhicule de mesure des gaz d'échappement. Les effets positifs s'expliquent surtout par la conduite plus calme et plus régulière : finies les brusques accélérations suivies de coups de frein. Mais comparées à l'ensemble du trafic en ville, les distances parcourues dans les zones à 30 km/h sont faibles. Au-delà de l'impact local, dans le quartier concerné, les effets de cette mesure sont donc plus faibles sur le volume total des immissions.

au total plus de 450 zones à 30 km/h. Les *conclusions positives* suivantes se dégagent de ces expériences pratiques.

- Les vitesses diminuent, notamment les maximales, et la conduite se fait plus calme. Le trafic de transit dans les quartiers se réduit. Ce ralentissement général ne semble pas entraîner de perte de temps.
- La sécurité routière augmente : le nombre et la gravité des accidents faisant des blessés ou des morts a diminué. Le chemin parcouru par les écoliers devient moins dangereux et les autres piétons se sentent eux aussi plus protégés.
- L'environnement vital s'améliore. Les espaces de détente aux possibilités variées se multiplient dans les quartiers. Traverser la rue et faire du vélo devient plus facile. La signalisation des zones permet également d'uniformiser les panneaux de la circulation et de faire des économies.
- La limitation à 30 km/h est aussi favorable à la protection de l'environnement. Elle réduit le bruit et améliore la qualité de l'air dans les quartiers

d'habitation. On peut mettre de la verdure dans des espaces anciennement réservés aux voitures, ce qui enrichit l'écologie des quartiers.

Les expériences dans l'application des bases légales

Dans la pratique, les expériences de limitations à 30 km/h dans les cantons et les communes interrogés n'aboutissent pas à la même appréciation quant aux bases légales. Leurs avis peuvent diverger.

- La majorité des personnes interrogées approuvent la délimitation de la zone. En conséquence, le 30 km/h ne doit être introduit que dans les rues présentant les mêmes caractéristiques, dans une zone délimitée, à l'exception des routes principales et des routes nationales signalisées. Une minorité réclame une simplification des directives et souhaite étendre la limitation aux axes principaux.
- Environ deux tiers des communes souhaitent que la délimitation des zones soit plus souple. L'Allemagne et l'Autriche ne prévoient aucune délimitation des zones à 30 km/h. Ce handicap n'est pourtant pas ressenti comme trop contraignant lors de l'aménagement des zones.
- Quelques villes souhaiteraient pouvoir signaler non pas deux, mais trois mesures par zone, telles que vitesse limitée, interdiction de stationner hors des marques et zone bleue.
- De l'avis de plusieurs communes, le marquage de la chaussée devrait être permis, comme les panneaux 30 km/h dans les rues.
- La majorité des communes et des cantons approuvent l'expertise demandée, car elle offre un critère de mesure objectif et une bonne base de discussion.

Recommandations pour ralentir le trafic

Principal intérêt de l'étude, les auteurs énumèrent différentes recommandations pour planifier et réaliser des mesures de ralentissement dans les quartiers. Les conseils sont tirés des expériences pratiques faites depuis l'introduction de la réglementation sur le 30 km/h en Suisse. Les communes qui prévoient de créer de telles zones trouveront ci-dessous des *suggestions pour en garantir le succès*.

- Peu importe d'où émane l'initiative de créer une zone à 30 km/h, il faut un processus de formation de l'opinion. Car il est essentiel qu'une majorité de la population touchée et que les services concernés soient derrière le projet.
- Communes et cantons devraient se procurer à temps les informations nécessaires. Plusieurs organes, comme le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), l'Association transports et

environnement (ATE) et le Touring Club Suisse (TCS), offrent des conseils utiles.

- Mieux vaut fixer très tôt la procédure d'introduction de la limitation. Les efforts de relations publiques jouent un rôle crucial à chaque étape.
- Il faut traiter séparément les procédures des législations sur la circulation et sur les constructions. Chaque nouvelle zone limitée à 30 km/h doit faire l'objet d'une ordonnance de police qui doit être publiée. Les travaux nécessaires sont élaborés dans un plan de zone, qui doit être aussi soumis au public. Un examen préliminaire auprès du canton épargnera des erreurs aux communes.
- Il est recommandé de créer rapidement un groupe de travail où soient représentés tous les services municipaux compétents. Il est également conseillé de tenir compte de l'attitude des opposants. Une antenne ouverte devrait fournir des renseignements et permettre à la population de s'exprimer. Cette mesure permet de faire cas des idées émises et d'augmenter le degré d'acceptation du projet.
- Les cantons devraient créer un service chargé des zones à 30 km/h, pour coordonner les avis des offices cantonaux et les faire parvenir aux communes. On ne fournit jamais trop de renseignements et de conseils aux communes.
- Les expertises prescrites par l'ordonnance sur la signalisation font partie intégrante de la planification. Elles doivent contenir des mesures de la densité du trafic, évaluer l'opportunité de la zone et décrire les mesures qui s'imposent. L'expérience montre que cette expertise peut être concise.
- Le plan de financement et l'examen des possibilités de subventionnement fédéral sont très importants (*voir ci-dessous*, Encadré « Subven-

Subventionner les zones à 30 km/h.

Abaisser la limitation de vitesse dans les zones comptant plusieurs catégories de routes est une mesure propre à améliorer la qualité de l'air, puisqu'elle entraîne une réduction du trafic. En vigueur depuis le 1^{er} avril 1990, l'ordonnance concernant les contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier en vertu de l'OPair, propose en outre un *instrument de financement*. Elle permet en effet de verser des subventions, financées par les impôts sur l'huile minérale, pour des mesures de circulation permettant d'améliorer la qualité de l'air dans des zones visées par un plan de mesures. Les routes principales et les routes nationales, déjà subventionnées par la Confédération, ne sont donc pas les seules à pouvoir bénéficier d'un soutien : les « autres routes » peuvent également en bénéficier. Dans les régions fortement polluées, il est également possible de verser des subventions pour des zones à 30 km/h.

tionner les zones à 30 km/h »). Un calendrier intelligent des travaux peut faciliter le financement. Associer l'administration communale des travaux publics permet de créer des synergies. Les offices cantonaux des ponts et chaussées peuvent aider, par leurs contacts avec l'Office fédéral des routes, à obtenir des subventions.

- La conception des zones à 30 km/h doit exploiter toutes les possibilités d'aménager les quartiers d'habitation de manière plus agréable. La création d'espaces verts ne peut que favoriser les rencontres entre habitants.

Check-list et brochure pour les communes

Le rapport se termine par une liste de contrôle énumérant les mesures qui ne doivent pas être oubliées ou prises trop tard.

Une brochure de l'OFEFP à l'intention des communes paraîtra à l'occasion du 10^e anniversaire de l'introduction des zones de vitesse limitée à 30 km/h, au début de 1999. Elle vise à éveiller leur intérêt pour un tel projet et leur expliquer, de manière claire, comment le réaliser et l'entretenir.

Pour en savoir plus

- *La limitation à 30 km/h dans la pratique. Expériences et recommandations.* OFEFP, Documents environnement n° 99, Berne 1998.
- *Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung. Auswirkungen auf die Umwelt.* Umweltbundesamt Berlin, Berlin, mars 1992.
- *Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Teilbericht Etappe 1 : 30/50 km/h.* ASB-Forschungsauftrag Mandat 63/92 an den TCS. Résumé en français : Émissions nocives à différentes vitesses. Office fédéral des routes, Berne, septembre 1995.

(Informations fournies par : Félix Reutimann, section Trafic, division Protection de l'air, OFEFP).