



**1**

*La vitesse est enivrante!  
L'être humain ne fait pas preuve d'autocontrôle.  
L'accélération observée dans un grand nombre de nos domaines de vie entraîne en contrepartie un besoin accru de décélération: flâner, séjourner, prendre son temps.*



**2**

*Il faut faire la distinction entre les vitesses maximales autorisées, les vitesses pratiquées ponctuellement et les vitesses moyennes de déplacement, ces dernières étant déterminantes pour la qualité de l'accessibilité. Des vitesses autorisées plus élevées ne signifient pas nécessairement une meilleure accessibilité et des temps de trajet plus courts.*



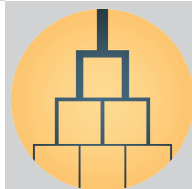
**3**

*Des vitesses plus basses permettent d'augmenter la sécurité et de réduire la pollution. Le différentiel de vitesses et la taille des surfaces requises diminuent, ce qui laisse une marge de manœuvre pour l'aménagement de l'espace public et la cohabitation entre les divers usagers. L'attractivité des déplacements à pied et à vélo augmente.*



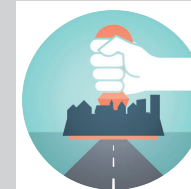
**4**

*Il est impossible de déterminer une vitesse optimale de manière scientifique. Les limitations de vitesse sont basées sur un consensus social, qui est en soi renégociable. Les vitesses optimales découlent d'une pesée d'intérêts entre la sécurité routière, l'économie et la qualité de l'habitat.*



**5**

*La hiérarchie du réseau est un principe fondamental de la planification et de la conception en matière d'urbanisme et de transports. La réduction de la vitesse maximale autorisée sur un tronçon, justifiée par des éléments en rapport avec la fonction urbanistique dudit tronçon, n'affecte en général pas la fonction de liaison du réseau routier principal dans son ensemble.*



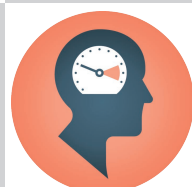
**6**

*Le caractère d'une route est déterminé par sa structure et son contexte urbanistique. L'exploitation et l'aménagement des routes doivent intégrer leur fonction transport, leur situation urbanistique, et prendre en compte leur environnement. Les exigences liées à l'espace routier augmentent avec la densification de l'urbanisation.*



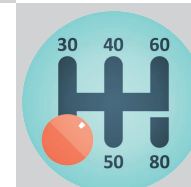
**7**

*L'espace public vit de l'interaction route – bâtiments. Dans ce contexte, l'architecture et l'urbanisme doivent opérer ensemble. Si l'architecture se désintéresse des routes, une revalorisation ultérieure n'est plus possible.*



**8**

*La vitesse pratiquée souhaitée, respectivement la vitesse maximale autorisée, doit être compréhensible pour les usagers en fonction de l'environnement routier. Un aménagement de l'espace routier empêchant les excès de vitesse n'existant pas, le respect de la limitation incombe aux usagers, automobilistes, mais aussi cyclistes.*



**9**

*Une approche différenciée est nécessaire en ce qui concerne les routes principales. La vitesse optimale dépend aussi bien de la fonction transport que de l'environnement urbain. Les vitesses de 30 km/h dans les centres, de 40 à 50 km/h sur les liaisons principales et de 60 à 80 km/h sur les autoroutes urbaines sont envisageables.*



**10**

*Lors de la détermination des vitesses adéquates pour les routes principales, une étude du réseau structurant dans son ensemble s'avère nécessaire dans le but d'éviter du trafic parasite à travers les quartiers. Si besoin, des mesures d'accompagnement sont à prévoir.*



**11**

*L'exploitation des TC est influencée non seulement par les mesures de priorisation en place et par la gestion de la circulation, mais également par la vitesse maximale autorisée. En cas de modification de cette dernière, il importe d'en analyser les impacts en matière de rentabilité et de temps de parcours. Il convient de garantir la coordination des horaires et d'assurer les correspondances, et également de tenir compte des conséquences financières sur les charges d'exploitation.*



**12**

*En localité, la vitesse maximale doit être 30 km/h. Les routes principales et leur signalisation sont à traiter séparément. Il faut inverser la règle de justification: ce sont les vitesses plus élevées qui sont des exceptions et devront, en tant que telles, être dûment motivées.*