

## **Zone 30 sur tout le territoire: Renens (VD) le réalise d'un seul coup Percée pour les zones 30 sur les axes principaux à Münsingen (BE)**

Renens, commune de 19'000 habitants dans l'agglomération lausannoise, montre l'exemple avec l'introduction simultanée de la vitesse modérée sur la quasi-totalité de son territoire, à l'exception de quelques axes principaux. La démarche était accompagnée d'une large campagne de sensibilisation et d'information, y compris la mise sur pied d'un site internet. En organisant sa Journée d'études 2010 le 24 septembre à Renens, l'association «Rue de l'avenir» a honoré les efforts de la commune. C'était l'occasion de faire le point de la situation huit ans après l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Professionnels et chercheurs de Suisse, France et Belgique étaient venus apporter leurs contributions. Autre nouvelle encourageante, l'adoption par le Tribunal fédéral du régime 30 km/h sur la route principale de Münsingen (BE). Ce jugement permettra de mettre en pratique un modèle visionnaire et d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie dans la commune. Espérons que d'autres communes sauront profiter des opportunités offertes par ce jugement! (Langue: français, allemand)

### Pour plus d'informations

Site officiel Zones 30 Renens

[www.renens-zone30.ch](http://www.renens-zone30.ch)

Exposés Journée d'étude «Rue de l'avenir» [www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html](http://www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html)

Assainissement traversée de la localité de Münsingen (de)

[www.muensingen.ch/?uid=233](http://www.muensingen.ch/?uid=233)

Le modèle bernois (fr, de)

[www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner\\_modell.html](http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell.html)

## **Flächendeckend Tempo 30 auf einen Schlag in Renens (VD) Tempo 30 auf Hauptachsen: Durchbruch in Münsingen (BE)**

Die Lausanner Vorortsgemeinde Renens geht beispielhaft voran mit der simultanen Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet, mit Ausnahme der Hauptachsen. Begleitet wurde das Vorgehen von einer umfassenden Sensibilisierungs- und Informationskampagne mitsamt eigener Website. Zu Ehren dieser Umsetzung hat „Rue de l'avenir“ seinen Studientag 2010 am 24. September in der Waadtländer Gemeinde abgehalten. Acht Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen haben Experten aus Praxis und Forschung Bilanz gezogen. Ermutigende Neuigkeiten auch aus Münsingen: das Bundesgericht hat Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt gutgeheissen. Damit kann die Gemeinde Münsingen nun das zukunftsweisende Berner Modell umsetzen und so die Verkehrssicherheit und Lebensqualität der BewohnerInnen verbessern. Das Urteil sollte ausserdem auch anderen Gemeinden in der Schweiz die Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptstrassen erleichtern. (Sprache: fr, de)

### Weitere Informationen:

Offizielle Website Tempo-30-Zonen Renens (fr)

[www.renens-zone30.ch](http://www.renens-zone30.ch)

Referate Studientag Rue de l'avenir (fr)

[www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html](http://www.rue-avenir.ch/journees/archives/journee-2010.html)

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (de)

[www.muensingen.ch/?uid=233](http://www.muensingen.ch/?uid=233)

Das Berner Modell (de, fr)

[www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner\\_modell.html](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.html)

02.11.2010

# Renens change de vitesse



conception d'ensemble zones 30 à Renens  
assemblée publique du 27 avril 2009

## intervenantes

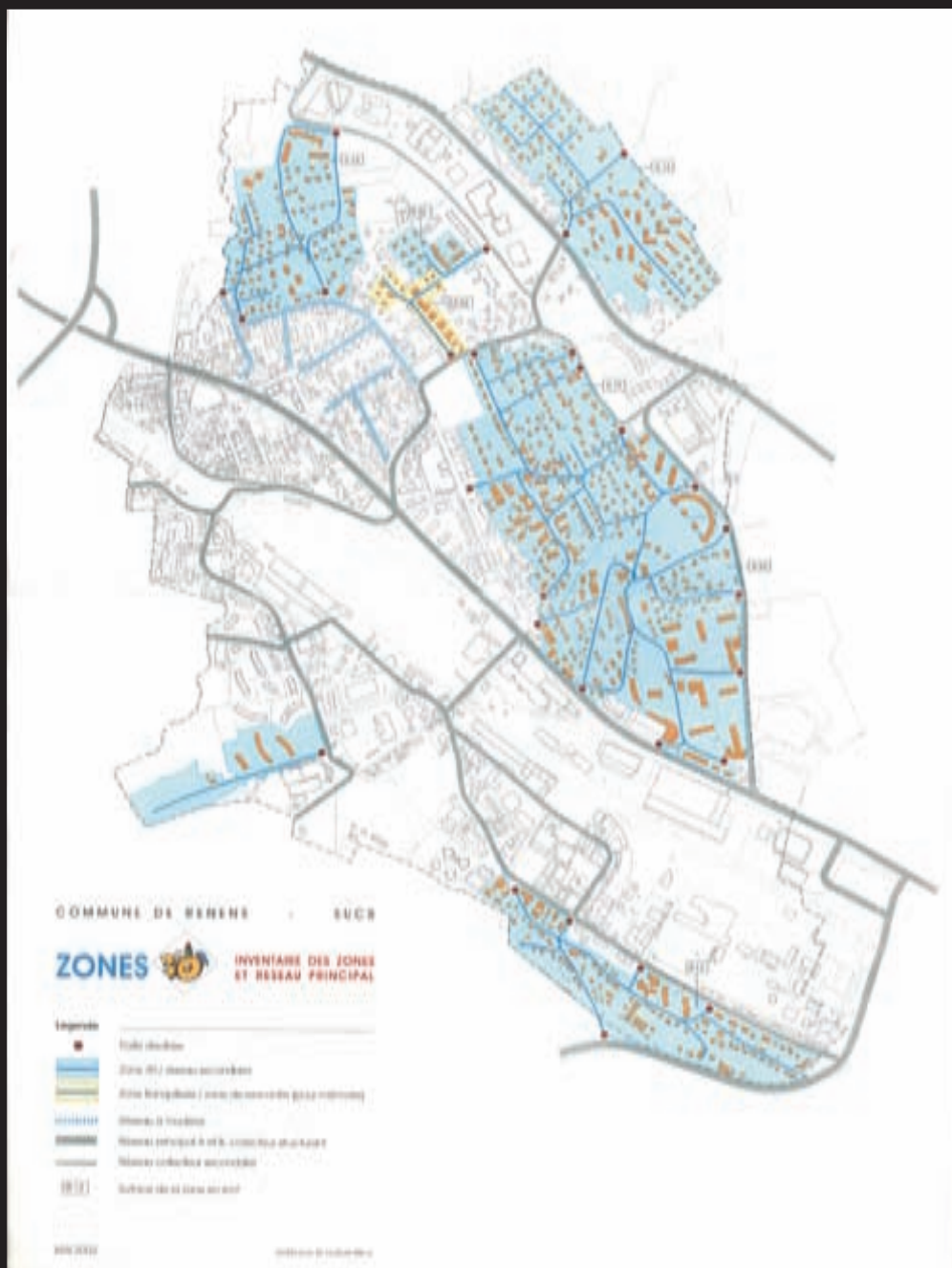
- Tinetta Maystre  
Municipalité
- Dominique von der Mühl  
Rue de l'Avenir



2002



2002



2007



2009 ...



La Ville de Renens, comme de nombreuses autres localités, prévoit d'améliorer la sécurité et la convivialité de ses rues et ses places sur l'ensemble de son territoire, tout en préservant leur accessibilité.

Le bon fonctionnement des zones 30 repose sur certains aménagements ciblés aux endroits dangereux, mais aussi sur l'information et la sensibilisation qui permettent de rappeler le sens des mesures prises: la zone 30 n'est pas un but en soi, mais un outil pour plus de sécurité et de qualité de vie en ville pour tous les usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons.

A ce jour seul un quartier, celui de Renens-Village, a bénéficié d'un aménagement de modération de vitesse à 30km/h. La réalisation zone par zone, telle que prévue initialement, s'est révélée lourde à mettre en oeuvre et laissant de larges parts de notre ville à l'écart de ces améliorations.

La Municipalité a donc étudié une extension simplifiée des zones 30 sur l'ensemble de la commune de Renens. Elle se réjouit de vous accueillir nombreux pour la présentation de ce projet, suivie d'une discussion, le lundi 27 avril à 19h30 à la Salle de spectacles.

La Municipalité

### Conception d'ensemble des zones 30

Un projet du Service d'urbanisme de Renens et de la Police de l'Ouest lausannoise



# pour Renens

- réseau principal
  - > 50 km/h
- hors de ce réseau
  - > 30 km/h
- zones 30
  - > rues type 1
  - > rues type 2
- zones de rencontre (2<sup>ème</sup> temps)
  - > au centre de Renens
  - > dans les quartiers
- réseau principal
  - > 50 km/h
  - > 50 km/h calme



# marquage des portes

- toutes sortes de possibilités
- Renens: deux sortes selon types de rues
- évolution possible en fonction des travaux planifiés



# rues type 1

- plus ou moins larges, rectilignes
- trottoir(s) & stationnement



## mesures

- stationnement alterné
- plots
- localement plus si nécessaire
- giratoires...



# rues type 2

- plus étroites (village, quartiers de villas)
- souvent pas de trottoirs



## mesures

- ponctuelles
- marquage rappel "30"

# tronçons particuliers

- dispositions plus conséquentes (vitesse, caractère, dimensions)



# mise en oeuvre des zones 30

- réalisation la plus étendue possible
- mesures légères:
  - > réserver les investissements plus lourds pour le réseau principal
- information, sensibilisation
- contrôles (amendes)



**Le Tribunal fédéral approuve la zone 30 km/h à Münsingen BE**

## **Pour plus de sécurité routière et de qualité de vie**

Berne le 1<sup>er</sup> octobre 2010

**L'ATE Association transports et environnement salue l'adoption par le Tribunal fédéral de la zone à 30 km/h sur la route principale de Münsingen BE. Ce jugement va permettre de mettre en pratique un modèle visionnaire et à améliorer la sécurité routière et la qualité de vie à Münsingen.**

L'ATE salue le rejet par le Tribunal fédéral du recours du TCS. Ce jugement est un engagement pour plus de sécurité routière et une meilleure qualité de vie. Il y a dix ou quinze ans, la limitation de la vitesse à 30 km/h sur un axe principal était un sujet tabou. L'opinion était alors largement répandue que le trafic perdrait de sa fluidité tandis que la mobilité des citoyennes et citoyens s'en trouverait restreinte. Aujourd'hui, on s'aperçoit de plus en plus que la limitation de la vitesse à 30 km/h dans les centres apporte des avantages pour tous les acteurs du trafic, et notamment aussi pour les automobilistes.

Voilà ce que prouve l'exemple de Köniz BE dont l'axe de passage principal compte depuis 2004 une zone d'environ 300 mètres de long où la vitesse est limitée à 30 km/h. Sur ce tronçon, les piétons ont le droit de traverser la chaussée où ils le désirent. Il n'y a plus ni passages cloutés ni feux de signalisation.

Il s'est avéré que cette zone de 30 km/h a beaucoup contribué à atténuer le trafic. Les automobilistes circulent non seulement moins vite. Ils sont également plus attentifs au trafic piéton et cycliste et communiquent mieux avec les autres acteurs de la circulation. Ce qui permet d'améliorer sensiblement la qualité de vie dans l'espace public.

Prétendre que la limitation à 30 km/h conduit inévitablement à un ralentissement fréquent du trafic est également un argument dépassé. Des mesures effectuées dans la zone limitée à 30 km/h à Köniz ont révélé que les voitures circulent à peine moins vite qu'auparavant. En effet, avec 50 km/h, le trafic n'était autrefois pas plus fluide en raison des nombreux feux de signalisation. Preuve, s'il en faut, que 30 km/h est la vitesse la mieux adaptée aux zones à forte circulation routière.

Une vitesse limitée à 30 km/h offre par ailleurs plus de sécurité: les automobilistes ont une meilleure vue sur ce qui se présente devant eux. N'oublions pas non plus que le danger augmente de façon exponentielle avec une vitesse accrue: lorsqu'une voiture percute un piéton à 50 km/h, la victime a 30 pour cent de chance de survie, à 30 km/h, ce taux grimpe à 90 pour cent.

En lançant, il y a onze ans, l'initiative populaire «Rues pour tous!», l'ATE avait été la première à lancer le débat politique sur la limitation générale de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités. L'initiative n'avait à l'époque pas abouti. Mais, à l'instar du proverbe «goutte à goutte l'eau creuse la pierre», la limitation de la vitesse à 30 km/h s'impose de plus en plus, également sur les routes principales.

Le Conseil d'Etat tessinois a lui aussi déclaré récemment qu'une vitesse limitée à 30 km/h sur les routes cantonales ne devait plus être un sujet tabou. Il est à espérer que l'arrêt du Tribunal fédéral encourage d'autres cantons à introduire des zones 30 km/h sur des routes principales.

Vous trouvez le guide ATE entièrement actualisé pour l'introduction de zones 30 km/h sur des routes principales sur internet [www.zones30.ch](http://www.zones30.ch)

Renseignements:

Gerhard Tubandt, porte-parole ATE, tél. 079 708 05 36

Caroline Beglinger, responsable politique des transports ATE, tél. 079 310 11 86

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne  
tél. 0848 611 613, fax 0848 611 612, CCP 49-1651-0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)