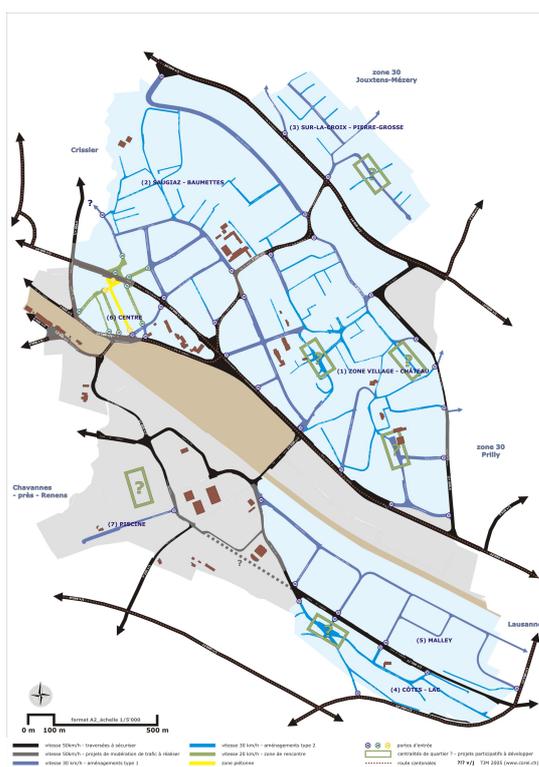


VILLE DE RENENS
Conception d'ensemble des zones 30
RAPPORT D'ÉVALUATION



Auteurs de l'étude :
Dominique von der Mühl, collaboratrice scientifique EPFL
Gaël Cochand, tribu architecture Lausanne

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 4 |
| Zones 30 à Renens – bref rappel | 4 |
| Une évaluation qualitative | 5 |
| Des questions fil rouge | 5 |
| Méthode et démarche | 6 |
| MISE EN ŒUVRE ET SUIVI | 8 |
| Conception d'ensemble : rappel des principes | 8 |
| Elaboration et procédure | 10 |
| Mise au point, adaptations, mise en œuvre | 11 |
| Communication - consultation | 12 |
| Contrôle des vitesses | 13 |
| Coût | 14 |
| La situation aujourd'hui | 15 |
| RETOUR SUR L'ÉVALUATION | 17 |
| Bilan des vitesses – PoIOuest | 17 |
| Zones 30 et transports publics – l'avis des TL | 18 |
| Du côté des usagers : retour sur les ateliers... | 19 |
| ... cyclistes | 20 |
| ... seniors | 20 |
| ... enfants | 21 |
| Des points communs ressortis de l'évaluation | 23 |
| Le point de vue du canton – de la DGMR | 25 |
| BILAN ET PISTES POUR LA SUITE | 27 |
| Les contrôles de vitesse – facteur de crédibilité | 27 |
| Quelques questions à reprendre | 28 |
| Compléter l'état des lieux | 29 |
| Réactiver la communication | 29 |
| C'était un sacré défi, mais ça fonctionne ! | 30 |
| ANNEXE | |
| <i>Quelques références utiles, pour aller plus loin</i> | 33 |

Introduction



Zones 30 à Renens – bref rappel

En septembre 2010, la Ville de Renens « passait à 30 ». La création de zones 30 à Renens était une volonté de longue date, répondant à des demandes d'habitants et du Conseil communal.

Une première étude, menée par la Ville en 2002, avait donné lieu à un important travail de consultation des habitants. Elle avait débouché sur la création de la zone 30 de Renens-Village et d'une petite zone au chemin des Pépinières. Les autres zones envisagées étaient par contre restées à l'état de projet.

En 2008, la Municipalité a repris le dossier. Dans un premier temps, une étude intercommunale, confiée à Rue de l'Avenir, a été effectuée sur mandat des municipalités de Renens et de Jouxens-Mézery, portant sur l'ensemble du territoire au nord de la route de Cossonay. Elle visait à évaluer la possibilité d'étendre la zone 30 existante de Jouxens-Mézery à l'entier du territoire de cette commune et la faisabilité d'une zone intercommunale incluant également les rues de Renens situées en amont de la route de Cossonay.

La troisième étude, également confiée à Rue de l'Avenir et dont est issue la conception d'ensemble concrétisée en 2010, tenait compte de l'évolution des pratiques suite à l'Ordonnance entrée en vigueur en 2002. Elle proposait la mise en place de zones étendues selon le « modèle 50/30 » recommandé par le bpa. L'instauration des zones 30 s'est accompagnée de diverses mesures de gestion et d'aménagements, pour la plupart légers. La conception d'ensemble comportait également un volet de communication et sensibilisation, suivi de contrôles. Les autorités de Renens ont par ailleurs fait le choix de mettre en œuvre l'ensemble des nouvelles zones en une seule étape.

Une évaluation qualitative

Cinq ans après la concrétisation de ce projet, la Municipalité a souhaité procéder à un état de la situation et un bilan de la mise en œuvre. Il s'agissait d'aller au-delà du contrôle d'ordre technique requis par la loi après une année, déjà effectué dans le cadre du processus de validation par le canton et portant exclusivement sur des mesures de vitesses. La Municipalité souhaitait une évaluation de nature qualitative, à l'intention des autorités, des services techniques mais aussi de la population, permettant de « nouer la gerbe » du projet. L'évaluation a aussi été l'occasion de rassembler des informations restées en partie dispersées après la phase de mise en œuvre.

Dans cette perspective, le document de synthèse a été conçu de manière à former un tout permettant d'avoir une vue d'ensemble : de la démarche, de la mise en œuvre des zones 30 et du bilan qui peut en être fait aujourd'hui.

Des questions fil rouge

La conception d'ensemble des zones 30 mise en œuvre en 2010 poursuivait plusieurs objectifs, en termes de sécurité mais aussi de qualité de vie pour les habitants, figurant notamment dans le préavis n°81-2009 accepté par le Conseil communal :

- *améliorer la sécurité mais aussi la convivialité du réseau routier dans les zones résidentielles, tout en préservant l'accessibilité et la perméabilité, tant piétonnes, cyclistes que motorisées dans l'ensemble des quartiers ;*
- *répondre aux attentes des habitants et des conseillers communaux concernant des points problématiques en divers endroits du territoire communal de manière globale, cohérente et efficace ;*
- *rendre plus sûrs les déplacements des usagers vulnérables tels que les enfants (...) et les personnes âgées et/ou à mobilité réduite ;*
- *valoriser et encourager les déplacements à pied et à vélo ;*
- *lutter contre les nuisances dues au bruit et à la pollution ;*
- *améliorer la qualité de vie des habitants.*

Le mandat d'évaluation avait ainsi pour but de vérifier si les mesures mises en œuvre avaient permis d'atteindre – ou dans tous les cas aller dans le sens de – ces objectifs. Mais aussi de faire le bilan de l'expérience aux niveaux politique et opérationnel.

Plusieurs questions ont servi de fil rouge pour l'état des lieux, les entretiens et l'analyse :

- Quelle est l'efficacité du concept mis en place concernant les vitesses, l'accidentologie ? Que peut-on dire des comportements des conducteurs ?
- Des éléments projetés ont-ils été/dû être modifiés et pourquoi ?
- A-t-on rencontré des problèmes lors de la mise en œuvre ? Lesquels ? Comment y a-t-on répondu ?

- Comment les zones 30 réalisées sont-elles évaluées par les habitants ? Comment cela se passe-t-il en particulier concernant les enfants et les personnes âgées ?
- Comment se vit la suppression des passages piétons accompagnant l'instauration des zones 30 ?
- Quelles ont été les réactions suite à la mise en place des zones ? Des problèmes particuliers sont-ils ressortis et comment la Municipalité y a-t-elle répondu ?
- Comment cela se passe-t-il pour les transports publics ? Quel bilan les TL font-ils aujourd'hui ?
- Qu'en est-il des cyclistes ? (effet de la vitesse plus basse, contresens cyclables)
- La mise en œuvre du concept zones 30 mis en place a-t-il eu des effets « annexes » ? (vie sociale d'un quartier, appropriation d'espace,....)

Ainsi que, plus généralement :

- Quel bilan peut-on faire du concept retenu (mesures légères, mise en œuvre en une fois, communication, contrôles informatifs puis répressifs) ainsi que de sa mise en œuvre ?
- Quel regard portent les acteurs impliqués sur le concept, le processus suivi, le résultat ?
- Quels enseignements peut-on tirer de l'expérience ?

Méthode et démarche

L'évaluation s'est basée sur :

- la collecte des données disponibles concernant les mesures de vitesses, les volumes de trafic, les accidents ;
- les informations des Services de l'urbanisme et des travaux et de PolOuest concernant les mesures mises en œuvre (signalisation, marquage, aménagements) et les changements intervenus par rapport à l'avant-projet ;
- des repérages et observations sur le terrain ;

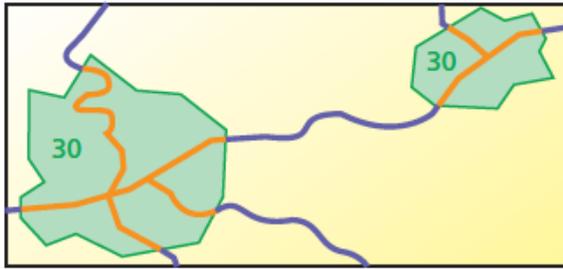
ainsi que, pour le bilan de la part des usagers et des acteurs impliqués :

- la consultation des courriers reçus et des interventions au Conseil communal concernant les zones 30 ;
- des rencontres sous formes d'« ateliers »¹ : un atelier « cyclistes », un atelier « seniors » et un atelier « enfants » (représentants d'organismes ou associations travaillant avec des enfants), ce dernier complété par un atelier de terrain avec un groupe d'enfants dans le cadre des animations du Centre de rencontre et d'animation CRA. Les retours du point de vue des automobilistes ont été collectés via les entretiens avec PolOuest ;
- des entretiens avec PolOuest, avec les TL et avec le canton (DGMR).

¹ Ateliers et entretiens ont eu lieu entre juin et octobre 2015.

Une séance de travail a été organisée en début d'étude avec les membres de la Municipalité en charge du projet, les services techniques et PolOuest, pour faire le point sur les informations. En fin de parcours le rapport et les conclusions ont été présentés et discutés lors d'une séance de la Commission d'urbanisme de la municipalité en mars 2016.

Mise en œuvre



Conception d'ensemble : rappel des principes

La conception d'ensemble pour les zones 30 à Renens a été élaborée dans le cadre de l'étude de 2008, synthétisée dans un rapport daté d'octobre 2008.

Le principe adopté correspond au « modèle 50/30 »² selon les termes du Bureau de prévention des accidents (bpa). Celui-ci privilégie l'aménagement de zones 30 à l'intérieur de périmètres les plus grands possibles hors le réseau des voiries plus importantes³. Selon plusieurs études, citées par le bpa, cette manière de faire rend le dispositif plus compréhensible et mieux respecté, même sans mesures constructives importantes.

Ce modèle a permis de définir sept zones au total, dont deux grandes (Village-Château et Saugiaz-1^{er}-Mai-Poste) et une limitée de fait à une rue (Piscine). Il s'accompagnait de principes pour la mise en œuvre et les mesures d'accompagnement, qui faisaient partie intégrante de la conception d'ensemble :

- des mesures d'aménagement légères, les aménagements plus conséquents et plus coûteux étant en principe réservés à des projets sur le réseau restant à 50 et à la valorisation d'espaces publics importants de la commune ;
- une campagne d'information et de sensibilisation accompagnant la mise en place des zones et leur suivi ;
- des contrôles des vitesses, informatifs dans un premier temps, puis répressifs.

² Voir schéma figurant sous le titre de ce chapitre, tiré du dépliant publié en 2002 par le bpa.

³ Pour la définition du réseau principal (rues restant à 50, en noir sur le plan), on a pris en compte la présence de routes cantonales en traversée de localité, les options retenues dans le cadre du Plan directeur communal ainsi que les éléments les plus récents ressortant du Schéma directeur de l'Ouest lausannois SDOL.

- plots multi-usages, utilisés pour délimiter des espaces de stationnement, créer un rétrécissement localisé ou sécuriser ponctuellement un débouché ;
- marquages de rappel « 30 » au sol.

Le dispositif se décline de manière différenciée selon les conditions locales et le type de rue (deux tons de bleu sur le plan) : rues plus larges, relativement rectilignes, équipées d'un ou deux trottoirs et bordées de stationnement d'un voire des deux côtés de la chaussée ; rues plus étroites, de largeurs variables, le plus souvent dépourvues de trottoir avec un usage mixte de la chaussée.

A trois endroits il était recommandé un aménagement plus conséquent :

- tronçon de l'avenue du 24-Janvier à la hauteur de l'ECAL (tronçon large et rectiligne, vitesses excessives),
- croisement rue du Lac - avenue de Longemalle (en lien avec l'aménagement de la porte d'entrée dans la zone),
- petit carrefour Roche-Perrelet (recalibrage de l'espace)⁴.

A NOTER La localisation de potentielles zones de rencontre à la demande dans des quartiers (en vert sur le plan d'ensemble) a été figurée à titre indicatif et illustratif, l'instauration de ce type de zones n'étant pas prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la conception d'ensemble des zones 30. La zone de rencontre dans le centre de Renens, mentionnée sur le plan à titre d'information, pour une question de cohérence, faisait partie du projet de valorisation du centre-ville. Sa mise en place a suivi une procédure distincte de celle des zones 30.

Elaboration et procédure

Outre la Municipalité, le concept a été élaboré en collaboration avec les services de l'Urbanisme et des Travaux. Il a été suivi par la commission d'urbanisme de la Municipalité et la commission « Urbanisme et aménagement du territoire » du Conseil communal.

Des responsables de PoOuest ont été associés à divers stades d'avancement du projet. Deux rencontres ont eu lieu avec des responsables des TL, pour présenter et discuter les mesures de principe prévues sur les tronçons actuellement parcourus par une ligne de bus (Bugnon, Saugiaz-1erMai. Enfin l'association ProVelo a été consultée pour assurer une bonne adéquation des mesures prévues avec les besoins des cyclistes, en particulier éviter que ces mesures ne créent des risques nouveaux pour cette catégorie d'usagers.

La Ville de Renens bénéficie d'une délégation de compétence en matière de signalisation, qui la rend relativement autonome pour les projets dans ce domaine, le canton assumant cependant un devoir de surveillance. Le rapport d'expertise requis par la loi a été envoyé au canton en septembre 2009. La

⁴ Le présent rapport ne reprend pas le détail de la conception d'ensemble et de la démarche. Pour plus d'informations et documents à télécharger, voir la page dédiée du site Renens en mouvement.

publication dans la FAO a eu lieu en mars 2010. Elle n'a suscité aucune réaction d'opposition.

Le préavis municipal n°81/2009 « Zones 30 à Renens – Conception d'ensemble 2009 – Principes et demande de crédit pour la mise en œuvre », adopté par la Municipalité en octobre 2009, a été accepté par le Conseil communal en décembre 2009 à une large majorité des 69 membres présents (4 contre, 4 abstentions), sur recommandation unanime de la commission.

Tenant compte de la demande exprimée et du large soutien au projet, le choix politique a été de mettre en œuvre l'ensemble des zones 30 en une seule étape plutôt que zone par zone. La mise en place s'est effectuée dès le printemps 2010 (totems puis aménagements-marquages). L'inauguration a eu lieu le 15 septembre 2010, pendant la semaine de la mobilité.

Mise au point, adaptations, mise en œuvre

Pour l'essentiel le concept a été mis en œuvre tel que prévu.

Les détails d'aménagement (plans d'aménagement, conception des totems et des plots), la mise en œuvre et le suivi de la réalisation ont été assurés par les services techniques communaux, de même que le développement du projet pour les trois endroits où il était prévu un réaménagement plus important : tronçon de l'avenue du 24-Janvier à la hauteur de l'ECAL, croisement chemin de la Roche/ch. de Perrelet, débouché de la rue du Lac sur l'avenue de Longemalle.

Les questions de signalisation et de marquage – dont celui des passages piétons – ont été gérées par PolOuest en coordination avec le canton (le responsable cantonal de la signalisation). Divers compléments de marquages ont été réalisés dans un second temps (« zone 30 » en entrée, marquages « 30 » de rappel), sur la base des demandes formulées par le canton.

Certaines adaptations ont été faites au gré de problèmes apparus : repositionnement du totem d'entrée à la rue du Bugnon de manière à faciliter le passage du bus, pose de ralentisseurs sur la partie aval de la rue du Lac pour dissuader le trafic de transit, suppression de la possibilité de transit au bas de la rue de Perrelet.

L'introduction du stationnement alterné sur plusieurs rues a modifié localement le nombre de places de parc – c'est le cas notamment dans le quartier de Florissant – mais sur l'ensemble des zones 30 l'offre n'a pas diminué, elle a même un peu augmenté. Le système des macarons a été introduit à Renens simultanément à l'instauration des zones 30, il s'agissait cependant de deux opérations distinctes : la politique de stationnement a été développée indépendamment de la conception des zones 30.

La signalisation « bordiers autorisés », exploitée à l'origine pour chercher à préserver certaines rues du trafic de transit, a été supprimée pour les rues sur domaine public avec le passage à 30, n'ayant plus la même raison d'être.

Elle a été maintenue dans certains cas, mais exclusivement pour des rues sur domaine privé.

Sur les rues à sens unique, le double sens de circulation a été rétabli, dans la règle, pour contribuer à l'effet modérateur et éviter les reports de circulation. Le sens unique a été maintenu pour quelques rues, selon le cas en concertation avec les habitants, en raison de conditions particulières – comme par exemple sur le tronçon inférieur du chemin de la Roche, sur la rue de l'Avenir ou le chemin de la Paix. Des contresens cyclables ont été en principe systématiquement marqués sur les rues restant à sens unique, pour faciliter les itinéraires directs pour les cyclistes.

Il était prévu dans le projet de maintenir une grande partie des passages piétons, en exploitant la marge de manœuvre offerte par la loi⁵, de manière à baliser un réseau de cheminements, tout particulièrement pour les déplacements des écoliers. Lors de la mise en œuvre, une grande partie des passages piétons existants ont cependant été effacés, faisant suite à une exigence du canton (Direction générale de la mobilité et des routes /DGMR), qui applique de manière très stricte et restrictive les prescriptions de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Les passages piétons n'ont ainsi été maintenus qu'à proximité des écoles et des homes pour personnes âgées.

Communication - consultation

L'information et la consultation de la population faisaient partie intégrante de la conception d'ensemble des zones 30. La question n'était pas nouvelle pour les habitants, le processus avait été amorcé dès le début des années 2000 lors de la première étude de 2002, qui avait comporté une démarche de consultation des habitants dans les quartiers. Et de manière générale l'opinion de la population apparaissait majoritairement favorable. Mais le choix de réaliser le projet en une seule étape nécessitait d'accorder une importance particulière à la communication.

Un mandat portant sur ce volet a été attribué à une agence spécialisée : Particule Z, en partenariat avec Cohérence Communication, qui a accompagné la mise en place des zones.

Une assemblée publique a été organisée en avril 2009. Destinée à présenter et mettre en discussion la conception d'ensemble et les principes d'aménagement, elle a réuni près de 200 personnes. Elle avait été précédée d'un article détaillé paru dans 24Heures et s'accompagnait de panneaux explicatifs. Le projet a ensuite été mis en consultation pendant 30 jours.

⁵ Selon l'art. 4 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre : « L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes. » L'opportunité d'exploiter le « notamment » avait été relevée par un représentant du bpa dans le cadre d'une journée d'étude de Rue de l'Avenir sur les traversées piétonnes (voir bulletin RdA 4/2006, p. 6).

Le journal communal « Carrefour Info Renens » a été utilisé comme relais pour informer la population, à intervalles réguliers, de l'adoption du projet jusqu'à sa mise en œuvre. En 2009 on y a trouvé l'information sur l'assemblée publique d'avril, puis les résultats du vote sur le préavis au Conseil communal. En 2010 plusieurs articles successifs ont accompagné, dès le printemps, la mise en place des zones 30. Au début de l'été, l'inauguration imminente des zones a été annoncée par un article « Cet été votre ville passe à 30 kmh » et la pose d'affiches format mondial en ville. Enfin un encart dans le numéro de septembre 2010 rappelait les règles dans les zones 30.

Les pages dédiées du site internet de la Ville ont été mises en ligne en juin 2010. Le thème était mis en évidence en page d'accueil, avec un lien vers les pages dédiées permettant d'obtenir les informations sur le projet et de télécharger le rapport sur la conception d'ensemble, le préavis voté par le Conseil ainsi qu'un feuillet rappelant les règles de comportement dans une zone 30.

La commune a reçu une cinquantaine de courriers d'habitants entre 2010 et 2011, dont 60% environ entre juillet et septembre 2010, au moment de la mise en place des zones 30. Près d'un tiers émanait d'habitants de la zone Village-Château (une des deux grandes zones).

Dans leur grande majorité ces courriers comportaient des questions (30%) ou signalaient des problèmes localisés (60%). Parmi les points problématiques relevés : la suppression des passages piétons (11), des vitesses excessives (10), la réduction de l'offre de parcage – particulièrement dans le secteur Florissant-Roche-Clos (9), les plots (8), la pose de miroirs (6), les priorités de droite (4).

Pour la majorité des courriers et sauf quelques personnes opposées au principe même des zones 30, il n'y avait pas de remise en question du projet et de la conception d'ensemble. Certains étaient aussi des courriers de félicitations. La Municipalité a répondu systématiquement à chacune des lettres.

Contrôle des vitesses

Des contrôles des vitesses sont organisés de manière régulière par PoOuest, qui assure ce travail pour les huit communes de l'Ouest lausannois. Trois techniques peuvent être utilisées :

- 1/ comptage de trafic et mesure des vitesses, avec possibilité de différencier les catégories de véhicules : c'est la technique utilisée pour les contrôles avant-après dans les zones 30 ;
- 2/ radar à affichage, utilisé plutôt pour la sensibilisation (quatre appareils à disposition pour l'Ouest lausannois, tournant en permanence) ;
- 3/ contrôle radar avec appareils homologués (dans le véhicule ou pistolet-laser à la main), utilisés pour les contrôles dits « répressifs » (avec amendes en cas de vitesse excessive).

Pour le **suivi courant** à Renens – dont les mesures des vitesses dans les zones 30 – PoLOuest recourt à deux types de contrôles :

- des mesures des vitesses, en général sur une semaine, permettant de disposer de chiffres sur les vitesses pratiquées sur différentes rues et leur évolution ;
- des contrôles-amendes au moyen du radar homologué, avec un tournus de passage aléatoire sur l'ensemble du réseau renanais, plus souvent dans les rues où des excès de vitesse sont constatés⁶. Les statistiques des contrôles répressifs sont publiées chaque mois sur le site internet de PoLOuest⁷.

PoLOuest pratique cette politique de prévention de manière systématique depuis sa création en 2008. Selon les responsables rencontrés, les contrôles sont entrés dans les habitudes. Un effort important a été déployé au début des zones 30 en 2010, désormais PoLOuest pratique des contrôles standard en fonction des résultats des analyses effectuées tout au long de l'année par les afficheurs de vitesse, les actions répressives sont donc ciblées. Des contrôles sont aussi planifiés à la suite de plaintes de la population.

La volonté de **sensibilisation** subsiste : à Renens PoLOuest a notamment relayé en 2014 la campagne d'affichage « Pas flashé, pas fâché », avec pose de panneaux aux entrées des zones 30, en ciblant particulièrement les rues où l'on roule vite.

Coût

Le montant total figurant dans le préavis n°81-2009 était de 579'000 francs, comprenant l'ensemble des frais d'étude et de réalisation, étape de 2002 comprise.

Pour la mise en œuvre de la conception d'ensemble de 2008, le montant recouvrant les travaux de génie civil, la signalisation et les plots ainsi que les marquages était devisé à 322'000 francs, le volet communication (frais d'impression et diffusion compris) à 84'000 francs. Un montant de 50'000 francs était prévu pour d'éventuelles mesures d'ajustement en 2011.

Le montant devisé a permis de couvrir l'ensemble des travaux de mise en œuvre, y compris les trois aménagements plus conséquents, ce qui représente au final un coût très modeste comparativement aux surfaces couvertes par les zones 30, respectivement aux longueurs additionnées de voiries⁸.

⁶ Dans le cadre de la conception d'ensemble des zones 30, le suivi avec contrôles des vitesses (informatif puis répressif) était conçu comme un volet à part entière et une mesure d'accompagnement des aménagements légers, dès la mise en place des zones. Dans la pratique, les contrôles répressifs avant validation se sont heurtés à un veto du canton (de la DGMR), ce qui avait conduit à renoncer dans un premier temps à ce type de contrôles.

⁷ www.polouest.ch > Actualité > Trafic > Statistiques radar

⁸ Selon estimation Rue de l'Avenir : environ 16 km linéaires.

Du côté des services techniques, on relève que la préparation puis la mise en œuvre des zones 30 a représenté un gros travail à l'interne, qui a cependant été assumé sans augmentation des charges de personnel. Le suivi se poursuit aujourd'hui dans le cadre des activités courantes des services. Des aménagements localisés sont réalisés au gré des opportunités ou des besoins.

La situation aujourd'hui

Toutes les zones ont été désormais validées⁹ par le canton sur la base des mesures de vitesses effectuées par PolOuest. Deux rues (ou tronçons de rues) qui posaient problème – avenue des Baumettes et un tronçon de l'avenue du 24-Janvier – ont fait l'objet dans l'intervalle de compléments d'études.

L'avenue des Baumettes représente un cas un peu particulier, en raison de la présence d'habitations en rive aval et de bâtiments d'activités en rive amont. Elle comporte de nombreux accès riverains mais seulement deux débouchés de chemins sur domaine public, les deux croisements en priorité de droite se trouvant ainsi éloignés de près de 400m. La largeur de chaussée reste confortable malgré le stationnement latéral alterné. Les vitesses excessives pratiquées ont fait envisager dans un premier temps un retour au 50 pour cette rue, mais les contrôles effectués ont montré que la situation s'améliorait avec le temps. Au final, à la demande des habitants par le biais d'une pétition, la Municipalité a fait le choix de maintenir le 30, avec des compléments d'aménagement, mis à l'essai en 2015 et désormais réalisés de manière définitive¹⁰.

L'avenue du 24-Janvier a été réaménagée sur son tronçon ouest (côté ECAL). Les vitesses s'étaient avérées excessives dans un premier temps, mais se sont améliorées progressivement. Côté est, la réalisation des nouvelles constructions s'est accompagnée de mesures de gestion (mise en sens unique de ce tronçon) et de mesures d'aménagement.

L'instauration de la zone 30 pour le secteur de Malley (zone 5 sur le plan) a d'ores et déjà été validée en lien avec le développement de ce secteur. Les aménagements seront réalisés progressivement, au fur et à mesure du développement des constructions.

Trois giratoires subsistent à l'intérieur de deux des zones. En dépit des réticences souvent exprimées, notamment par les services cantonaux, quant au risque de confusion entre les règles de priorité (de gauche) dans les giratoires avec la règle de priorité de droite qui prévaut dans les zones 30, PolOuest n'a constaté aucun problème de fonctionnement en cinq ans. Au

⁹ La validation est l'étape de la procédure définie par le canton de Vaud qui officialise définitivement la mise en zone 30. Le canton de Vaud pratique une validation rue par rue – voire par sections de rues – et non par zone, comme le prévoit le bpa (voir Brochure technique « Zones 30 ») et tel que pratiqué dans d'autres cantons.

¹⁰ Légers rehaussements aux points de traversées piétonnes privilégiées côté est (vers le terrain multisports) et côté ouest (à la hauteur du chemin des Palettes), resserrement de l'espace de la chaussée dans le virage côté ouest avec un aménagement paysager, aménagement de l'entrée dans la zone avec îlot central planté.

contraire il est relevé un effet ralentisseur bienvenu de ces aménagements, dont la suppression apparaîtrait à la fois contre-productive et inutilement coûteuse.

Le traitement des portes d'entrée/sortie de zone 30 sur les rues latérales débouchant sur l'axe rue de Lausanne/avenue du 14-Avril est encore provisoire : ces aménagements devraient être réalisés de manière définitive dans le cadre du projet de réaménagement de cet axe prévu avec l'arrivée du tram et le passage au double sens de circulation sur l'avenue du 14-Avril.

Retour sur l'évaluation



Bilan des vitesses – PoOuest

Le bilan des mesures de vitesse « avant-après » effectuées à différentes périodes par PoOuest (de 2008 à 2016) a permis de constater une baisse généralisée de la vitesse de circulation sur les 25 rues¹¹ où des mesures ont été relevées. Une baisse qui tend à se confirmer avec le temps.

Les mesures montrent des vitesses V85¹² situées pour une majorité des rues entre 30 et 35 km/h et ne dépassant pas le maximum de 38 km/h, limite admise par les directives du canton et plus généralement en Suisse, pour ne pas avoir à mettre en place des mesures complémentaires.

A l'avenue du 24-Janvier on peut souligner une baisse particulièrement importante par rapport aux vitesses pratiquées avant le passage à 30 (V85 : 58 km/h). Là aussi la baisse s'est améliorée avec le temps (V85 : 42 et 46 km/h selon le sens de circulation en 2011, 37 et 38 km/h selon des mesures récentes), permettant la validation par le canton.

Plusieurs facteurs contribuent selon PoOuest à un abaissement des vitesses et à une évolution des comportements : l'introduction des zones 30 elle-même, des contrôles routiers plus réguliers, des habitudes qui se prennent et peut-être aussi l'augmentation constante du trafic – quoique celle-ci joue sans doute surtout un rôle pour les axes à plus fort trafic.

Concernant l'**accidentologie**, il s'est révélé trop compliqué de collecter les données dans le cadre de l'étude. Celles-ci sont établies par PoOuest mais gérées par la gendarmerie cantonale, leur collecte aurait nécessité des recherches et un travail d'exploitation spécifique disproportionnés. D'une

¹¹ Zone 1 : 11, zone 2 : 8, zone 3 (sur Renens) : 3 ; zone 4 : 3.

¹² Vitesse moyenne respectée par 85% des conducteurs : c'est la valeur couramment utilisée comme valeur repère pour les mesures de vitesse, acceptant implicitement qu'une minorité de conducteurs roulent à une vitesse plus élevée – qui n'est cependant pas nécessairement beaucoup plus élevée.

Quant à la vitesse à partir de laquelle on est amendable, celle-ci varie selon la marge admise pour chaque type de matériel (laser : 3 km/h, radar 5 km/h, radar mobile 7 km/h selon l'Ordonnance OFROU 2008, art. 8, référence en annexe). Pour les dépassements de vitesse et les amendes, voir : <https://www.ch.ch/fr/dépassement-vitesse/>

appréciation générale, PoOuest relève ne pas avoir constaté de hausse des accidents, déjà peu nombreux avant l'introduction des zones 30 ¹³

Zones 30 et transports publics – l'avis des TL

Les mesures de modération de la circulation sont souvent perçues négativement par les entreprises de transport public, qui les jugent génératrices de perte de temps et de compétitivité, de stress pour les conducteurs et d'inconfort potentiel pour les passagers. Il s'agit donc d'une question sensible et il est particulièrement important de bien gérer les problèmes potentiels, pour permettre aux habitants de bénéficier des avantages d'un abaissement de la vitesse sans que cela ne risque de faire perdre celui d'une desserte en transport public à l'interne des quartiers.

A Renens, deux axes intégrés aux zones 30 se trouvent concernés : l'avenue du Bugnon dans sa partie supérieure (sur environ 300 m) et l'axe Saugiaz-1^{er}Mai-Industrie (sur environ 600 m au total).

L'avenue du Bugnon n'a pas été vraiment « réaménagée », mais on y a mis en place des mesures en lien avec la zone 30 et avec le développement du quartier de Bellevue, qui ont contribué à modifier son caractère routier : aménagement d'un arrêt de bus à mi-parcours sur chaussée, marquage de quelques places de parc créant un resserrement, suppression de la glissière côté amont.

L'axe Saugiaz-1^{er}Mai avait été réaménagé antérieurement à l'instauration de la zone 30 et les deux arrêts de bus n'ont pas été modifiés. Les changements induits ont été l'introduction de la priorité de droite aux croisements et les poches de stationnement alterné sur le tronçon amont de l'avenue du 1^{er}Mai.

Etant donné la configuration de ces rues (virages, plusieurs arrêts de bus sur chaussée) et la longueur des tronçons concernés, la perte de temps pour les bus est jugée au final négligeable. Du fait aussi que, sur ces deux axes, on ne pouvait déjà pas rouler vite *avant* leur intégration à une zone 30.

Les problèmes évoqués par les représentants des TL rencontrés sont plutôt liés aux **mesures d'accompagnement**, en particulier :

- la priorité de droite, qui induit un certain stress pour les conducteurs et les contraint à ralentir à l'approche d'un croisement ;
- les aménagements créant des rétrécissements – stationnement alterné, bastions, plots en entrée de zone – et les comportements que cela peut générer chez les conducteurs (hésiter-attendre, ou à l'inverse forcer le passage).

¹³ Le constat correspond aux expériences généralement faites par les villes. A Lausanne, après l'introduction d'une zone on constatait il y a quelques années une hausse des accidents sans gravité de type accrochages, et parallèlement une nette baisse des accidents impliquant des piétons.

Les TL relèvent aussi un certain flou quant à la connaissance des règles de priorité dans les zones 30, qui se manifeste dans la manière de les gérer sur le terrain de la part des usagers. Les situations de piétons qui hésitent à traverser ou non peuvent notamment créer un stress particulier pour les conducteurs.

En amont, au niveau du processus, les TL relèvent que, s'ils ont été consultés dans le cadre de l'élaboration de la conception d'ensemble, il a manqué une étape de concertation lors de la définition précise des mesures ainsi qu'une information sur le moment de la mise en place des éléments d'aménagement. Cela a nécessité quelques réglages, en particulier à l'avenue du Bugnon. Aujourd'hui on ne constate pas de problèmes rédhibitoires dans les rues à 30 parcourues par une ligne de bus – sous réserve des remarques faites concernant les priorités de droite et les rétrécissements. A noter que des réflexions sont par ailleurs en cours du côté des TL quant aux types de véhicules appropriés pour la desserte à l'interne des quartiers.

Du côté des usagers : retour sur les ateliers...

Il n'était pas envisageable pour des raisons financières de questionner largement la population de Renens. On a choisi pour l'étude de cibler le questionnement sur **trois types d'usagers**, tenant compte des objectifs mentionnés dans le préavis et des types de problèmes revenus dans les remarques d'habitants.

Trois « ateliers »¹⁴ ont été successivement organisés, entre juin et octobre 2015 : un atelier « cyclistes », un atelier « seniors » et un atelier « enfants », dont les participant-e-s ont été sollicité-e-s en exploitant les relais associatifs. Les échanges se sont organisés sur la base d'un canevas de questions, pour dégager des pistes complétant les réactions déjà collectées. Lors de ces ateliers, on a rappelé en introduction l'historique de la démarche, les grandes lignes de la conception d'ensemble et les principes adoptés pour les mesures d'accompagnement.

Les questions posées aux participant-e-s portaient sur l'appréciation générale des zones 30, les changements – positifs ou négatifs – observés, les problèmes repérés (non résolus ou nouveaux). Lors des ateliers « seniors » et « enfants », on a aussi abordé spécifiquement la question des passages piétons : la question se révèle généralement très sensible pour ces deux catégories de population qui se déplacent proportionnellement plus à pied que la moyenne de la population et sont particulièrement vulnérables lors des traversées¹⁵.

¹⁴ D'une durée d'environ 2 heures.

¹⁵ Le rapport d'évaluation retrace les principales conclusions de ces ateliers. Le compte-rendu exhaustif des ateliers a été remis à la Municipalité.

... cyclistes

L'atelier a réuni une douzaine de participant-e-s. Trois personnes qui n'étaient pas disponibles à la date retenue ont envoyé leurs commentaires par écrit. L'appel à participation avait été envoyé via PRO VELO à ses membres domiciliés sur Renens. On a par ailleurs également invité le délégué mobilité douce du SDOL.

De manière générale, les participant-e-s à l'atelier considèrent l'abaissement de la vitesse comme positif et apprécient les contresens cyclables, qui apportent une meilleure perméabilité pour les cyclistes.

Les principaux points problématiques relevés concernaient :

- un manque de respect (par inconscience et/ou par négligence) de la part de certains conducteurs vis-à-vis des cyclistes : dépassement en serrant de trop près, freinages intempestifs, vitesse non adaptée aux carrefours,... un problème général qui n'est par ailleurs pas propre aux zones 30 ;
- les dispositifs d'aménagement créant des chicanes (blocs, stationnement alterné), qui induisent une contrainte voire un danger potentiel pour les cyclistes ;
- la disparition du marquage de bandes cyclables sur les tronçons en montée (c'est le cas par exemple à la rue de l'Eglise-Catholique partie amont) ;
- les rues restées à sens unique dépourvues de contresens cyclable¹⁶.

Il est difficile de dire si l'instauration des zones 30 a influencé les pratiques (se déplacer plus volontiers à vélo, modifier les itinéraires). Si de l'avis des participant-e-s les zones 30 constituent une amélioration réelle dans les secteurs concernés, des discontinuités et des problèmes subsistent à échelle plus large (au-delà du territoire communal) qui jouent aussi un rôle, le rayon de déplacement à vélo dépassant l'échelle locale.

A Renens même, divers problèmes ont par ailleurs été signalés hors des secteurs en zone 30 : une relative imperméabilité des rues du centre-ville qui pénalise le cycliste, les difficultés dans la gestion des croisements avec des axes principaux, le manque d'aménagements cyclables le long des axes restés à 50.

... seniors

L'atelier « seniors » a réuni six personnes, répondant à un appel à participation relayé par l'AVIVO Renens et l'association Rayon de Soleil. La composition de l'atelier ne prétendait pas à la représentativité, la plupart des personnes qui y ont participé étant de fait déjà très impliquées dans la vie et

¹⁶ Il a aussi été émis le souhait de rendre possible le passage des vélos dans certaines rues interdites à la circulation, lorsqu'elles constituent des liaisons pratiques et plus directes pour les cyclistes.

la politique locale, plusieurs étant membres du Conseil communal, qui avaient donc suivi de près le processus politique. Toutes se sont cependant efforcées de retransmettre des avis et des remarques au-delà de leurs situations ou convictions personnelles.

Le thème de l'atelier a été abordé du point de vue du senior à pied, mais aussi au volant de sa voiture, voire au guidon de sa bicyclette.

La question des passages piétons est fortement ressortie. Leur suppression est assez largement critiquée, elle peut amener à développer des stratégies d'évitement et parfois de détours pour planifier les itinéraires et/ou les lieux de traversée.

En tant que conducteur, l'identification des différents régimes (30/50 voire 20) et le passage de l'un à l'autre semblent poser certaines difficultés, de même que la manière de gérer les croisements dans les secteurs rétrécis avec stationnement alterné.

Pour des questions hors zones 30 : la possibilité de traverser à niveau l'avenue du 14-Avril est unanimement appréciée, des avis plus mitigés ont été exprimés quant aux rues du centre.

... enfants

Pour des questions de calendrier, l'atelier a été organisé différemment : il a pris la forme de deux entretiens avec des adultes qui s'occupent de questions liées aux enfants ou travaillent avec des enfants, au niveau associatif ou institutionnel. Un premier entretien a réuni une représentante de l'Association de parents d'élèves/APE de Renens et un animateur du Centre de rencontre et d'animation (CRA). Un second entretien a été réalisé avec le responsable de la prévention routière de PolOuest, qui intervient régulièrement dans les écoles.

Les contacts avec le CRA se sont par ailleurs prolongés dans un deuxième temps par l'organisation d'une animation avec un groupe d'enfants sous la forme d'un « parcours « zones 30 », qui a eu lieu un après-midi pendant les vacances d'automne (octobre 2016).

Le questionnement dans le cadre du premier entretien (APE/CRA) a porté sur les changements induits par l'instauration des zones 30 pour les enfants dans leurs déplacements, avec une question ciblée sur la suppression des passages piétons : cette question avait été l'objet de quelques-uns des courriers reçus par la commune et on faisait l'hypothèse de problèmes spécifiques que cela pouvait poser aux enfants.

Hormis la question récurrente de la suppression des passages piétons, les zones 30 sont apparues un peu comme un « non-thème » dans le cadre de l'entretien avec la représentante de l'APE et l'animateur du CRA. Les enfants se déplacent semble-t-il beaucoup à pied : la compacité de la commune et la proximité des écoles y sont propices, la desserte en transport public n'étant, parallèlement, pas toujours pratique pour ces liaisons. Mais beaucoup de

parents semblent montrer des réticences à laisser leurs enfants se déplacer seuls : au final, quelle que soit la limitation, à 50 ou à 30, la circulation reste perçue comme dangereuse. Dans ce domaine, l'APE concentre son action surtout sur les Pedibus.

L'atelier de terrain avec un groupe d'enfants dans le cadre de l'animation au CRA amène à quatre constats.

1° Les enfants (les adultes également, dans une mesure moindre) ne savent pas ce que sont les zones 30, ni les zones de rencontre d'ailleurs. Ils n'ont également pas conscience de quelles sont les rues concernées, même celles qui leur sont familières.

2° Le référentiel des enfants – comme celui des adultes, dans une moindre mesure – reste celui de la rue « traditionnelle » à 50, avec des trottoirs et des traversées marquées par des passages piétons, et un modèle où l'automobiliste est prioritaire. Les enfants adoptent au final le même comportement dans une zone 30 que dans une rue à 50.

3° Les enfants n'ont pas remarqué de changements en ce qui concerne les rues de Renens¹⁷. Ils n'ont pas l'air d'y voir un intérêt particulier, dans l'état actuel de leurs pratiques. On ne saurait cependant affirmer que la « praticabilité » de la commune ne s'est pas améliorée pour les enfants, car même s'ils n'ont pas remarqué de changements, le comportement des conducteurs s'est de fait modifié, puisque en particulier les vitesses ont baissé.

4° Les passages piétons constituent de bons relais-repères pour les déplacements en groupe (d'enfants) encadrés par des adultes. A ce titre, les traversées deviennent moins « évidentes » dans les zones 30 pour des responsables de groupes. Le fait de « pouvoir traverser partout » n'est manifestement pas intégré.

Quant à l'apprentissage des règles, il ressort de l'entretien avec **PolOuest** que celle-ci relaie le programme cantonal d'éducation routière. Le responsable de la prévention routière relevait cependant au moment de l'entretien que ce programme, tel que conçu, n'intégrait pas jusqu'ici des explications spécifiques sur les zones 30, en raison d'impératifs liés au temps disponible¹⁸. Mais depuis la rentrée scolaire 2016 PolOuest consacre une deuxième période de 45mn pour les enfants de 1P et 2P¹⁹, dédiée au programme Pylonis du bpa, qui permet d'aborder entre autres la zone 30 sur une maquette en classe.

De l'avis de PolOuest, « les règles qui régissent les zones 30 et les zones de rencontre sont beaucoup trop complexes pour de jeunes enfants, raison pour laquelle, d'un point de vue pédagogique, la leçon de 45 mn du programme cantonal d'éducation routière doit se concentrer sur l'essentiel pour une traversée de route – à savoir « S'arrêter avant de traverser ». Les choix multiples qui s'appliquent aux zones 30, comme par exemple la présence ou

¹⁷ Pas remarqué ou pas *pu* remarquer : en 2010, le plus âgé avait sept ans et demi.

¹⁸ Une leçon de 45mn comprend théorie, déplacement en rue et traversée de chaque élève sur le passage piéton, avec en moyenne 20 élèves par classe.

¹⁹ Anciennes classes enfantines, soit enfants de 4 ans (pour les plus petits) à 7 ans (pour les plus âgés). A noter qu'elle n'est pas reprise plus tard, à un âge où les enfants sont suffisamment grands pour se déplacer de manière autonome et être amenés à effectuer l'exercice seuls.

non d'un passage piéton pour décider de son comportement ne sont pas assimilables par les plus petits. »

Des points communs ressortis de l'évaluation

Pour une majorité des participant-e-s aux ateliers, les zones 30 à Renens semblent devenues un acquis, elles sont entrées dans les habitudes. Le constat ressort aussi des courriers et de la séance de démarrage de l'étude en mars 2016 (voir introduction) : lorsqu'il y a discussion celle-ci porte le plus souvent sur des points particuliers (aménagement, comportements, communication/compréhension), des améliorations souhaitables, voire à ce qu'on pourrait faire en plus, notamment sur les rues restées à 50. Mais il n'y a pas remise en question du principe lui-même.

L'instauration des zones 30 a probablement constitué une occasion de (re)découvrir la ville et de se questionner. Les personnes interrogées ont parfois signalé une situation existante mais à laquelle elles n'avaient pas prêté attention auparavant, ou attribué à l'instauration des zones 30 un problème qui n'était pas nouveau. Le changement a pu aussi rendre les attentes plus fortes, cela se manifeste en particulier par rapport aux vitesses perçues : en dépit de vitesses qui ont objectivement baissé, plusieurs participant-e-s ont l'impression qu'elles sont encore trop élevées.

Les points qui suivent sont ressortis de manière transversale de tous les ateliers et entretiens, ainsi que de l'observation sur le terrain.

Stationnement alterné, plots Cette mesure d'accompagnement peu coûteuse est classique et couramment utilisée. Elle peut cependant poser problème pour les cyclistes (trajectoires, obstacles), pour les conducteurs de bus (nécessité de céder le passage, ralentissement selon le volume de trafic) et pour les automobilistes, notamment seniors (gestion des priorités, comportement de conducteurs qui forcent le passage). La mesure a fait ses preuves et son effet ralentisseur est avéré, par contre des adaptations devraient être envisagées à quelques endroits, tenant compte des remarques des TL et des cyclistes qui ont participé à l'atelier. Pour les piétons, à l'inverse, il a été relevé dans l'atelier seniors que la présence de plots peut ici ou là faciliter la traversée, en permettant de profiter du moment de négociation entre automobilistes qui doivent se croiser.

Priorités de droite A Renens les zones 30 se matérialisent par la mise en évidence des « portes d'entrée » (totem sur plot cubique en bord ou en milieu de chaussée), quelques marquages « 30 » de rappel à l'intérieur de la zone et la mise en évidence des priorités de droite par un marquage au sol (« strings »). C'est un type de dispositif courant dans les zones 30, qui correspond aux directives et à une pratique assez généralisée en la matière. Pourtant les priorités de droite semblent rester un problème pour un certain nombre d'interlocuteurs, notamment aux débouchés de rues latérales (souvent privées) non signalées par un marquage. Par ailleurs pour quelques participant-e-s aux ateliers, surtout à l'atelier seniors, le « message sur le

terrain » permettant d'identifier dans quel type de rue on se trouve (à 50, à 30 voire à 20) est jugé insuffisamment explicite. Les cyclistes semblent plus au fait.

Passages piétons Pouvoir traverser partout est la raison qui a justifié, dans l'ordonnance fédérale, la règle de non-marquage de passages piétons et l'effacement des passages piétons existants dans les zones 30. En théorie elle est présentée comme un bénéfice pour les piétons. Dans la pratique on constate cependant que la suppression des passages piétons est assez unanimement déplorée par les usagers à pied. Un passage piéton constitue tout à la fois un repère, une aide à la traversée et un espace de priorité pour les piétons, qui appelle les conducteurs à la prudence. La disparition des passages piétons est ainsi loin d'être banale, rien d'étonnant à ce qu'elle soit ressortie comme un point problématique – Renens ne fait pas exception.

Bordiers autorisés La suppression de cette signalisation dans les zones 30 reste mal acceptée par les habitants riverains. Cette mesure d'interdiction de circulation avec exception s'était à l'époque révélée peu efficace à l'usage, sans contrôle contraignant (impossible à assurer suffisamment régulièrement). Dans la conception d'ensemble des zones 30, cette mesure perdait de sa pertinence grâce à l'abaissement de la vitesse.

Sur l'une ou l'autre rue des habitants ont l'impression aujourd'hui que le trafic a augmenté, dont un transit de conducteurs peu attentifs. Cette impression reste cependant difficile à vérifier, des comptages de trafic n'ayant pas été effectués dans toutes les rues concernées. Par contre les vitesses mesurées sont globalement conformes aux normes admises. A la rue du Lac (tronçon inférieur) une augmentation de trafic a été constatée, elle ne serait cependant pas uniquement liée à la suppression du panneau bordiers autorisés. Il a par ailleurs été relevé que les panneaux n'avaient pas toujours été supprimés de manière systématique dans toutes les rues concernées – mais ils l'ont été depuis.

Tronçons ou aménagements à revoir ? Au-delà de problèmes ponctuels, deux tronçons de rues concentrent des problèmes évoqués par plusieurs des interlocuteurs, constats confirmés par l'observation sur le terrain. C'est le cas de l'axe Saugiaz-1^{er}Mai, avec des problèmes relevés à la fois par les TL, les cyclistes et les seniors (à pied et en voiture) : rétrécissements et stationnement alterné compliqués, quasi-absence de passages piétons sauf vers le collège. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, du tronçon de l'avenue du 24-Janvier au niveau de l'ECAL : effet de couloir, peu de perméabilité pour les piétons, relatif inconfort du parcage central relevé par quelques personnes. Par ailleurs l'aménagement réalisé au croisement rue du Lac/avenue de Longemalle fonctionne bien pour les cyclistes mais il a été mal pensé pour qui veut cheminer à pied côté sud entre rue du Lac et avenue de Longemalle.

Vitesses, comportement des conducteurs La remarque est revenue chez plusieurs participant-e-s aux ateliers : les vitesses pratiquées sont perçues comme trop élevées, alors même que les mesures démontrent objectivement une baisse par rapport à la situation « avant » et une

correspondance aux valeurs requises. Il est possible que cela résulte d'une sensibilité plus grande à la question en raison du changement ou d'une attente peut-être trop forte vis-à-vis de l'effet des zones 30. La question ne devrait pas être évacuée, elle mériterait d'être investiguée plus avant pour mieux comprendre les raisons de la situation perçue. Le souhait de contrôles de vitesses réguliers est assez largement partagé : il y a là de fait un soutien à la politique de la Ville et à la pratique de PoOuest.

Communication On observe un large consensus quant à la nécessité de répéter régulièrement des actions de communication, réexpliquer les règles, sensibiliser les conducteurs. Il serait aussi utile de revenir sur le sens de la politique mise en place et des mesures qui l'accompagnent. Cet aspect est essentiel et il faisait partie intégrante de la conception d'ensemble des zones 30 : informer et sensibiliser, pour construire une culture sur le long terme. Plusieurs participant-e-s ont par ailleurs relevé l'importance de réaliser les supports de communication dans plusieurs langues.

Sur les axes restés à 50 Les modifications apportées sur l'avenue du 14-Avril, en lien avec le réaménagement du centre sont appréciées, en particulier les traversées en surface fonctionnent bien. Plusieurs remarques ont été faites dans le cadre des ateliers concernant l'avenue de Longemalle par rapport à la situation des cyclistes (absence d'aménagements spécifiques) et des piétons (traversées). Elles rappellent l'importance de ne pas oublier les mesures potentielles sur les axes à 50, qui constituent le complément indispensable aux zones 30 pour un réseau sûr et confortable à l'échelle d'une ville : trottoirs confortables, traversées piétonnes suffisamment nombreuses et sécurisées, aménagements cyclables (circulation en long, tourne-à-gauche, gestion aux croisements).

Le point de vue du canton – de la DGMR

L'entretien s'est fait avec l'inspecteur de la signalisation à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en charge du suivi pour Renens.

Le canton prend très au sérieux son rôle de « surveillance » – selon les termes de la loi – même pour des communes bénéficiant comme Renens de la délégation de compétence. Un bilan des mesures prévues a été effectué avec PoOuest. Le canton est intervenu surtout concernant les marquages (systématiquement en entrée « Zone 30 », marquages de rappel « 30 ») et les passages piétons. Sur la question des passages piétons, la position du canton est très stricte : « Il n'y pas de nuances ou d'interprétations possibles : en application de la loi les passages piétons ne peuvent subsister qu'à proximité des écoles. »

Sur la base du suivi des vitesses après une année, le canton a procédé à la validation progressive des zones, rue par rue²⁰. La procédure dite « de validation » correspond à la manière dont le canton de Vaud a choisi de

²⁰ Dès 2011 pour les premières rues et jusqu'en juillet 2017 (Baumettes).

formaliser l'exigence de contrôles après une année et assumer le rôle de surveillance qui lui est dévolu par la législation fédérale²¹.

Globalement, le concept tel que mis en place à Renens ne pose pas de problème, ni le fait de l'avoir mis en œuvre en une seule étape, « lorsque les choses sont faites en respectant la légalité, ce qui était le cas à Renens ». Le représentant du canton consulté estime qu'il est « normal que dans des grandes villes le concept soit plus étendu ».

Concernant les contrôles répressifs avant validation – à propos desquels la DGMR était intervenue en 2011, pour les interdire –, l'inspecteur de la signalisation explique que cette prise de position résulte d'un principe adopté par le canton qui veut que les comportements souhaités doivent s'obtenir au moyen de mesures *d'aménagement*²² : « Sans aménagements, on ne sait plus ce qui fait effet », or « une zone 30 doit avoir un effet par elle-même »²³.

²¹ Les directives du canton sont téléchargeables sur le site du canton : <http://www.vd.ch/autorites/departements/dirh/dgmr/documentation/documents-techniques-et-normes/signalisation/>

²² Le terme « aménagement » ne recouvre pas nécessairement des aménagements constructifs, mais aussi le stationnement alterné, les marquages de rappel, etc.

²³ Cette pratique correspond aux conditions définies par ce canton dans le cadre des compétences qui lui sont attribuées en la matière par la Confédération, non à une contrainte imposée par la loi.

Bilan et pistes pour la suite



Aujourd'hui, votre ville roule à 30 km/h !

Avantage de sécurité et de qualité de vie
Par la mise en place de nouvelles zones 30, la Municipalité de Renens cherche à augmenter la sécurité routière, à améliorer la qualité de vie de ses citoyens, à lutter contre les nuisances sonores et la pollution tout en assurant l'accessibilité dans l'ensemble des quartiers.

Conception d'ensemble des zones 30
Depuis 2010, tout un quartier, celui de Renens-Illoco, bénéficie d'un aménagement de modulation de vitesse à 30 km/h. La réalisation zone par zone, telle que prévue initialement, s'est révélée difficile à mettre en œuvre, surtout de plus de larges parts de notre ville à l'écart de ces améliorations. C'est pourquoi, la Municipalité a étudié une extension amplifiée des zones 30 sur l'ensemble de la Commune de Renens.

Consultation publique du projet
Le projet, intitulé Conception d'ensemble des zones 30, avait été publié le 30 octobre 2008 et fait l'objet d'une consultation publique qui avait pris fin le 31 mai 2009. La Municipalité avait notamment présenté le projet à la population lors de la soirée d'information du 27 avril 2009. Les retours étant positifs, un préavis est déposé le 27 octobre 2009 pour obtenir le mandat de réalisation avant de déposer le 26 octobre 2009, puis approuvé par le Conseil Communal quasi à l'unanimité lors de sa séance du 3 décembre 2009.

Campagne d'information et de sensibilisation
La mise en place des zones 30 s'est faite dans les différents secteurs concernés au cours de l'été 2010. Une large campagne d'information et de sensibilisation a accompagné le processus, afin que les habitants et usagers - en particulier les



Les contrôles de vitesse – facteur de crédibilité

Le volet des contrôles des vitesses est pris très au sérieux par PoOuest dans le cadre du concept mis en œuvre pour les communes de l'Ouest et il fonctionne bien. A Renens, si la Municipalité ne s'est pas impliquée directement dans le concept mis en place pour les contrôles, le suivi tel qu'assuré par PoOuest va dans le sens de la volonté politique. Il contribue à la crédibilité des zones 30.

Le veto cantonal aux contrôles répressifs avant validation mérite qu'on y revienne. La Municipalité a fait à l'époque le choix de ne pas passer outre. Le dispositif d'aménagements légers et de communication-sensibilisation aura finalement permis d'atteindre les objectifs en termes de vitesses sans devoir mettre en place des mesures complémentaires. Mais sur le fond cette position du canton, imposée aux communes même lorsqu'elles disposent de la délégation de compétence, et qui ne repose sur aucune obligation légale, est très contestable : elle empêche de fait la possibilité d'utiliser les contrôles répressifs (après une première étape de contrôles informatifs) comme une mesure d'accompagnement à part entière, comme cela se pratique pourtant dans plusieurs villes en Suisse et en Europe.

Outre les enjeux financiers que représente pour les communes la multiplication des aménagements, se pose aussi la question des types d'aménagements à mettre en place : ceux qui sont efficaces pour faire ralentir les véhicules (rétrécissements et « chicanes » mais aussi « gendarmes couchés ») créent aussi souvent problème pour les transports publics et pour les cyclistes, ainsi que pour les services d'urgence et d'entretien. Si l'on veut pouvoir éviter de recourir à ce type d'aménagement, cela rend d'autant plus importante l'exploitation possible des contrôles comme mesure d'accompagnement à part entière. L'expérience montre que lorsque la politique dans le domaine est claire et qu'elle s'appuie sur une bonne communication voire sur la concertation avec les habitants, la tolérance voire le soutien aux contrôles dits « répressifs » sont plus importants qu'on ne le croit. A Renens les personnes interrogées dans le cadre de l'évaluation sont majoritairement favorables aux contrôles, perçus comme contribuant au bon fonctionnement des zones et à leur crédibilité. De son côté PoOuest constate que les contrôles sont entrés dans les habitudes et sont au final plutôt bien tolérés par les automobilistes.

Quelques questions à reprendre

Un projet de cette envergure représente un gros investissement en temps et en énergie pour l'élaboration, puis la préparation de la mise en œuvre, enfin au moment de mise en place et des premières adaptations nécessaires. Au-delà de cette étape particulièrement intense, il nécessite de la part des communes un suivi à plus long terme, essentiel pour son bon fonctionnement et son appropriation sur la durée.

Quelques points – questions « techniques », aménagements localisés ou problématique d'ordre plus général – mériteraient ainsi d'être repris.

Priorité de droite La règle vaut de manière générale à l'intérieur des zones 30, elle a en principe été signalisée systématiquement aux croisements par des marquages au sol. Il serait utile de répertorier les situations problématiques qui se sont présentées, pour comprendre pour quelles raisons le doute subsiste. Il s'agirait peut-être aussi de préciser aux conducteurs que la règle ne vaut pas sans distinction : elle ne s'applique en particulier pas dans le cas de débouchés privés.

Passages piétons La disparition des passages piétons pose manifestement problème, en particulier pour les personnes âgées et les enfants. Elle signifie la perte d'éléments de repère visibles (pour le piéton comme pour les conducteurs), mais aussi de points de traversée où l'utilisateur piéton bénéficie de la priorité. A Renens, l'observation montre que bien souvent la tendance spontanée du piéton est de s'arrêter et d'attendre que le véhicule passe. Si l'abaissement de la vitesse de circulation est un gain de sécurité, avec la suppression des passages piétons et la priorité donnée à la circulation dans les zones 30, le piéton se trouve au final perdant. Le problème ne devrait pas être banalisé. La loi offre une certaine marge de manœuvre, qu'une ville bénéficiant de la délégation de compétence pourrait exploiter. A défaut il s'agirait de trouver des solutions permettant de trouver une alternative pour les passages piétons qu'il avait été prévu à l'origine de conserver.

Bandes cyclables dans les tronçons en montée Avec l'abaissement de la vitesse, les marquages de bandes cyclables dans les zones 30 perdent en principe leur raison d'être. Par contre la question des tronçons en montée, apparue dans le cadre de l'atelier cyclistes, justifierait de revoir la question pour certains tronçons.

Saugiaz-1erMai Cet axe a concentré plusieurs remarques concernant le franchissement des rétrécissements (TL, cyclistes) et les traversées piétonnes (seniors, enfants) ainsi que la gestion de la priorité de droite dans le sens Industrie-Verdeaux pour les TL. Cela mériterait d'y effectuer un état des lieux spécifique pour repérer les améliorations possibles. Concernant la priorité de droite il faudrait vérifier dans quelle mesure l'exception pour des axes à

orientation trafic pourrait s'appliquer (maintien priorité à l'axe principal et des passages piétons)²⁴.

14-Avril/rue de Lausanne Les portes d'entrée en zone 30 sur les rues débouchant sur cet axe ont été aménagées de manière provisoire dans l'attente du réaménagement prévu avec l'arrivée du tram. Elles seront à traiter dans le cadre de ce projet.

Compléter l'état des lieux

Outre les points ci-dessus, divers éléments localisés ont été évoqués dans le cadre des ateliers ou constatés sur le terrain dans le cadre des repérages effectués : marquage « zone 30 » manquant à certaines entrées, blocs voire totems déplacés et non remis en place, incohérence de marquage, points problématiques pour l'un ou l'autre usager,...

Il serait pertinent de reprendre et compléter au besoin l'état des lieux réalisé dans le cadre de l'évaluation. Cette partie du suivi est importante pour la cohérence de mise en œuvre de la conception d'ensemble et sa compréhension sur le terrain, et de manière plus générale pour l'image et la crédibilité du projet. Cela permettrait aussi d'intégrer les points mentionnés plus haut.

Réactiver la communication

La mise en place d'une politique d'ensemble des zones 30 s'accompagne aujourd'hui presque systématiquement de campagnes d'information et de sensibilisation, bien souvent même, pour les projets les plus récents, d'un processus de concertation voire de construction commune du projet (avec les habitants, les associations de quartier). Les exemples de concepts de communication et les supports utilisés sont par contre malheureusement très rarement documentés, ce qui ne permet pas de bénéficier de l'expérience d'autres villes.

A Renens, on a cependant pu s'appuyer sur l'expérience acquise en général dans ce domaine par la Ville, en exploitant en partie les supports existants (notamment le journal communal Carrefour Info Renens) pour mettre en œuvre le concept développé par les deux bureaux mandatés.

Après une période intense au moment de la mise en œuvre des zones 30, la communication qui a suivi a surtout été consacrée à des questions pratiques ou techniques : réponses à des questions concernant directement ou indirectement les zones 30, production d'un dépliant rappelant les règles de comportement des différents usagers.

²⁴ Voir présentation de Stefan Huonder, juriste à l'OFROU, lors de la journée d'étude annuelle 2011 organisée par Mobilité piétonne (téléchargeable sur www.mobilitepietonne.ch > Nos thèmes > Journée Mobilité piétonne > 2011 (menu à droite : télécharger documentation 2011)

La question de la communication n'a pas été abordée de manière spécifique et détaillée dans le cadre des ateliers. Des éléments ressortis on peut cependant constater que l'information semble avoir bien passé quant au projet d'ensemble. Quelques questions, comme la compréhension des règles ou l'explication quant à la justification de certaines mesures, mériteraient d'être reprises.

La volonté de la Municipalité de réaliser une évaluation qualitative pour « nouer la gerbe » d'un tel projet n'est pas une démarche courante. Elle mérite d'être saluée, les communes se limitant le plus souvent aux mesures des vitesses « avant-après » requises par le canton. Il vaudrait la peine que le rapport qui en est issu puisse être largement diffusé, à l'interne comme à l'externe (mise en ligne). Cette étape constitue une occasion de revenir sur les objectifs du projet, de communiquer les résultats de l'évaluation et annoncer les adaptations éventuelles, mais aussi de rouvrir le dialogue avec les habitants. Elle permettrait aussi de faire bénéficier plus largement de l'expérience renanaise.

Le **site internet** (ou les pages dédiées du site internet de la ville) n'a de fait pas évolué depuis l'inauguration des zones 30 en 2010. Il mériterait d'être actualisé et pourrait même devenir une plate-forme relais sur le thème, avec peut-être une boîte d'échange permettant aux habitants de communiquer des questions, remarques voire informations utiles d'usagers du terrain au quotidien.

D'autres formes de communication, sous une forme plus ludique, pourraient aussi être imaginées, à l'exemple de la balade « A 3 km/h dans les zones 30 » organisée à Lausanne en 2012²⁵, dans le cadre de la semaine de la mobilité.

« C'était un sacré défi ! mais ça fonctionne »

Le principe de zones 30 étendues à l'échelle de l'ensemble d'une ville – d'une localité – est un modèle qui tend aujourd'hui progressivement à devenir la règle. En Suisse la majorité des grandes villes l'ont mis en place, de plus en plus de villes moyennes et petites le font, voire de plus petites localités. En Europe, de nombreux exemples existent de plus ou moins longue date : en Allemagne, aux Pays-Bas, en Autriche – où la possibilité de mettre l'ensemble d'une ville à 30 figure dans la loi – et en France, avec plusieurs exemples récents de politiques d'ensemble²⁶.

La réalisation en une seule étape est cependant encore rare. Seules quelques villes l'ont fait dans le cadre de projets pilotes, à l'exemple de Graz (Autriche) en 1992, ou Zurich en 1999. Dans plusieurs projets récents, notamment en

²⁵ Balade thématique organisée par Rue de l'Avenir en septembre 2012, dans le cadre de la semaine de la mobilité à Lausanne. Sous la conduite de Pierre Corajoud, elle a permis de revenir sur divers aspects des zones 30 au fil d'un parcours sur le terrain, en permettant des échanges avec les participant-e-s.

²⁶ Voir notamment ville30.org, www.rue-avenir.ch et numéros du bulletin Rue de l'Avenir mentionnés en annexe.

France, l'objectif politique est par contre de mettre en œuvre l'ensemble des zones par étapes mais dans un délai court.

A Renens, partant d'une seule zone réalisée à Renens-Village dans un secteur caractérisé par une configuration particulière (à l'écart du transit, peu de trafic, rues relativement étroites), l'extension des zones 30 à l'échelle de l'ensemble du territoire, en une seule étape, était un projet ambitieux. La Municipalité a assumé ce choix et le risque qu'il pouvait comporter. Au final, comme l'a exprimé l'un des responsables de PolOuest interviewés, « c'était un sacré défi ! mais ça fonctionne ».

On peut faire l'hypothèse que trois facteurs en particulier ont contribué à la réussite de ce projet :

- un processus qui avait débuté au début des années 2000 déjà, et montré qu'une majorité de la population était favorable à l'introduction de zones 30, des relances revenaient régulièrement de la part d'habitants ou dans le cadre du Conseil ;
- l'inscription du projet dans le contexte plus large de la politique de la ville concernant l'aménagement des espaces publics, la mobilité, la qualité de vie en ville ;
- la culture de consultation et de concertation développée ces dernières années à Renens, (notamment autour du projet Cœur de Ville) et une confiance qui s'est construite vis-à-vis de la Municipalité en place.

Les zones 30 font désormais partie du « paysage » renanais. Et elles semblent avoir été intégrées par une majorité de la population. Peut-être aussi parce que l'apaisement de la circulation a bien été compris comme une des pièces de puzzle d'une politique d'amélioration de la qualité de vie en ville, qui donne toute son importance à l'échelle humaine. Ce qui ne signifie pas pour autant absence de problème, mais c'est là quelque chose de normal, il s'agit d'un processus qui nécessite des réglages et des adaptations dans le temps. Les TL étaient loin d'être enthousiastes mais semblent commencer d'admettre le principe d'une compatibilité possible entre zones 30 et desserte en transport publics, moyennant négociations. Le canton, réticent au départ, a reconnu le bien-fondé de la démarche de la Ville et validé la conception d'ensemble.

La Municipalité avait choisi en 2008 de ne pas pratiquer une politique des petits pas et elle a su assumer sur la durée. Au final la phrase du responsable de PolOuest exprime en peu de mots et de manière très parlante le bilan que l'on peut faire de la mise en œuvre et de la réussite collective de ce projet.

ANNEXE

Des références utiles, pour aller plus loin²⁷

ZONES 30 EN SUISSE

Bureau de prévention des accidents /BPA, **Zones 30, Brochure technique**, Berne 2011 *Principal document de référence à l'usage des communes. Divers autres documents sur le thème téléchargeables sur le site internet du bpa* <http://www.bfu.ch/fr>

Office fédéral des routes, **Ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière** (OOCCR-OFROU) du 22 mai 2008 (*document mentionné concernant les contrôles, téléchargeable sur internet*).

SCARAMUZZA Gianantonio, **Prozess-Evaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts**, bfu-Report Nr. 60, Berne 2008 *Une étude qui fait le point sur la mise en œuvre du modèle 50/30 six ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance. Résumé en français 4 pages. On trouve un article résumant l'étude dans le bulletin Rue de l'Avenir 2/2009 « Zones 30, encore un grand potentiel ».*

SVI/Association suisse des ingénieurs et experts en transports, **Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten / Vitesses optimales en localité**, brochure à l'occasion des 50 ans de la SVI, Zurich novembre 2015 *Le document (bilingue allemand-français), comprend en conclusion les 12 thèses proposées par la SVI, très récemment présentées lors de la manifestation du jubilé. Téléchargeable sur le site internet de la SVI* www.svi.ch > Vitesse > les thèses de la SVI.

EXEMPLES EN SUISSE ET A L'ETRANGER

ville30.org Site associatif français présentant plusieurs exemples de villes à 30 (dont Paris)

Rue de l'Avenir, **Démarches 30 / Regard sur des démarches en cours, en Suisse et en Europe**, bulletin 2/2013²⁸

www.rue-avenir.ch > Thèmes > Zones 30 // A l'étranger

ZONES 30 ET TRANSPORTS PUBLICS

Rue de l'Avenir, bulletin 2/2015, **Rues apaisées et transports publics : des enjeux à (ré)concilier**. *Le numéro comporte aussi quelques références de documents utiles.*

²⁷ Choix de quelques documents, liste non exhaustive.

²⁸ Tous les bulletins mentionnés ici sont téléchargeables sur le site internet www.rue-avenir.ch

COMMUNICATION

MICHEL Suzanne, **Communiquer le développement durable – Guide pratique**, ARE/DDC, Berne 2007 (version en français) *Des réflexions utiles qui peuvent être extrapolées à d'autres thèmes. Voir aussi la présentation de Suzanne Michel dans le cadre de la journée RdA 2013 à Neuchâtel et les autres présentations (Angers, modèle bernois, Graz), téléchargeables sur le site de Rue de l'Avenir.*

Rue de l'Avenir, **La communication au cœur de l'appropriation des projets**, bulletin 4/2013

Rue de l'Avenir, « *Communication et suivi : une culture à développer* », in bulletin 4/2010 **Villes à 30, villes à vivre – Reflets de la journée d'étude à Renens.**

<https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/zones-30/communication/>

COÛT DES AMENAGEMENTS

Rue de l'Avenir, bulletin 4/2014, **Modérer la circulation... et les coûts.** Synthèse de la journée annuelle à Martigny.

TRAVERSEES PIETONNES

Rue de l'Avenir, bulletin 4/2006 **Traversées piétonnes, vers une suppression des passages piétons ?** Synthèse de la journée d'étude 2006 à Köniz.

Rue de l'Avenir, bulletin 3/2011 **Traversées piétonnes en régime 30, une question de priorités**, synthèse de la journée d'étude

ZONES DE RENCONTRE

<http://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/projekte-und-massnahmen/eine-begegnungszone-einrichten> Page dédiée du site internet de la Ville de Berne, explications sur ce qu'est une zone de rencontre, politique de la ville en la matière, zones réalisées, procédure à suivre pour les demandes d'habitants (en allemand).

www.zonederencontre.ch Site internet développé par l'association Mobilité piétonne sur mandat de l'OFROU, nombreux exemples en Suisse.

Rue de l'Avenir, **La zone de rencontre, au passé, au présent**, au futur, bulletin 1/2017.