

<b>Christa Mutter / André Ackermann, député-e-s</b>		P2030.08
Modernisation et application du concept Valtraloc (modération de trafic dans les localités)		DAEC
		Cosignataires: 32
Reçu SGC: 07.05.08	Transmis CHA: 15.05.08*	Parution BGC: mai 2008

### Dépôt

Nous demandons au Conseil d'Etat de moderniser le concept de traversées des localités VALTRALOC (version 2001) en tenant compte des modifications de la législation fédérale et des expériences récentes de modération de trafic dans les localités. Nous demandons également l'étude d'une utilisation systématique de ce concept pour étudier et modérer le trafic local chaque fois avant d'entamer des travaux de planification et de construction de routes de contournement.

### Développement

Le concept VALTRALOC (Valorisation des traversées des localités) est un concept cantonal développé en 1993 et adapté en 2001. Il préconise des solutions de modération de trafic pour les routes principales et secondaires, aussi bien cantonales que communales. Son application a fait ses preuves.

Toutefois, ce concept ne tient pas encore compte des dispositions fédérales modifiées depuis 2002, notamment de l'introduction de la « zone de rencontre » ainsi que des précisions pour les zones 30 (par exemple l'application de la vitesse maximale 30 sur un tronçon d'une route cantonale au centre d'une localité si un concept global de modération le préconise). Il s'agit donc de mettre à jour le guide Valtraloc en tenant compte des expériences récentes, comme l'application du « modèle bernois ».

Un tel guide est un instrument précieux pour les communes et les services cantonaux dès qu'il s'agit de trouver des solutions dans les localités très chargées par le trafic. De nombreuses communes demandent aujourd'hui des solutions. Souvent, la seule idée exprimée est celle de la construction d'un contournement pour décharger le centre du village. Le canton aura de moins en moins les capacités financières d'assumer de tels investissements. Il est très insatisfaisant de répondre aux communes qu'on pourra envisager une amélioration dans 10 ou 15 ans, peut-être. De plus, un contournement n'est pas toujours la solution appropriée. Il ne fait souvent que déplacer le problème vers d'autres quartiers, il augmente le trafic automobile global et occupe ou découpe souvent des terrains précieux pour la commune. Il paraît dès lors souhaitable d'étudier et de mettre en place des alternatives moins coûteuses et plus facilement réalisables *avant* d'entamer la construction d'un évitement.

La modération de trafic peut se réaliser de façon plus rapide, à meilleur marché et mieux adaptée aux besoins et aux possibilités des communes. Le canton, par le groupe Valtraloc, pourrait renforcer son rôle de conseiller et de coordinateur.

La modération de trafic permet d'atteindre plusieurs objectifs :

- Rendre les localités plus sûres par des mesures d'aménagement, en limitant la vitesse et en augmentant les espaces pour les utilisateurs plus vulnérables.
- Améliorer les conditions pour les piétons et les cyclistes. Ce gain d'attractivité et de sécurité permet à certaines catégories d'utilisateurs de miser désormais sur la mobilité douce au lieu de la voiture. Ceci est surtout valable pour la majorité des déplacements

---

\* date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

en voiture qui sont des trajets de moins de 3 kilomètres. Ceux qui prennent le vélo ou qui vont à pied parce que l'aménagement y invite, déchargent encore la chaussée : on entre dans une spirale positive.

Exemple : Sur les routes très chargées qui traversent des villages, les parents n'osent plus envoyer leurs enfants à pied ou à vélo à l'école. Ils les emmènent donc en voiture, avec toutes les conséquences négatives du trafic motorisé supplémentaire ainsi généré (danger pour les rares enfants qui vont encore à pied, pollution, bruit, stationnement autour des écoles). Parfois, la commune doit mettre sur pied un transport scolaire onéreux que la distance à parcourir ne justifierait en principe pas. La modération de trafic permet aux enfants d'aller à l'école de façon indépendante et sûre, voire l'organisation d'un « Pédibus » (accompagnement groupé) pour les petits enfants au lieu d'un bus motorisé. Ceci a des avantages pour le développement physique (santé, moins de surpoids, fonction de « défoulement ») et psychique des enfants (contacts sociaux, connaissance de leur environnement, indépendance) ainsi que pour l'organisation des parents et pour la situation sociale générale : on rencontre de nouveau des enfants au village, ils ne passent pas seulement en voiture.

- Augmenter l'attractivité de l'espace public. Des aménagements agréables à vivre, adaptés aux besoins de la population et des commerces de proximité sont un atout pour la vie sociale et économique d'un village ou d'une ville. Les personnes âgées qui ont de la peine à traverser une artère de trafic chargée retrouvent des trajets sûrs et des espaces confortables.

Avec le concept Valtraloc, le canton peut apporter une réponse aux soucis légitimes des communes.

\* \* \*