

RUE DE
L'AVENIR40
ANSLE
BULLETINVERS UN CHANGEMENT
SOCIÉTAL

30 KM/H GÉNÉRALISÉ



Il y a tout juste 20 ans le peuple et les cantons balayaient à près de 80 % l'initiative populaire de l'ATE «Rues pour tous». Les arguments des initiants étaient déjà ceux que nous développons dans ce bulletin : sécurité, cohabitation des usagers, qualité de vie. Ceux des opposants tenaient aux inconvénients potentiels pour la fluidité et au coût supposé des aménagements jugés nécessaires à faire respecter le 30 km/h. Conséquence de ce vote, en Suisse l'instauration de zones 30 répond

toujours à une logique d'exception. Même si le modèle 50/30 s'est progressivement développé – surtout dans les (grandes) villes – et que la limitation à 30 sur des axes importants fait timidement son apparition, le cadre légal et normatif reste très contraignant. Et les politiques cantonales très variables. Les expériences de l'Espagne et de la Région bruxelloise sont d'autant plus intéressantes, qui concrétisent en 2021 «l'utopie» d'il y a 20 ans. D'autres pays vont suivre tels les Pays-Bas et le Pays de Galles en 2023, le Pérou en a voté le principe. Des villes de plus en plus nombreuses expérimentent avec succès la généralisation du 30 km/h. Impensable, il y a peu, les Nations Unies lancent une campagne mondiale en faveur du 30 km/h généralisé.

Depuis 2001, la société a évolué : l'idéal de la voiture instrument de liberté a perdu de sa force ; le changement climatique, la dégradation de l'environnement, l'insécurité routière inquiètent de larges pans de la population ; les habitants réclament des espaces urbains agréables et sûrs, pour se déplacer à pied ou à vélo. L'abaissement de la vitesse de circulation doit s'appuyer sur un consensus, qui fonde l'arbitrage entre des besoins potentiellement contradictoires. Un changement sociétal est manifestement en cours, le consensus, social mais aussi institutionnel, se forme en faveur du 30 généralisé en milieu urbanisé. Il se concrétise déjà à l'étranger. À quand en Suisse ? ●

LE 30 KM/H DOIT DEVENIR LA RÈGLE ET LE 50 L'EXCEPTION

Extraits de textes de RdA, du bpa et des MfE choisis par Alain Rouiller

Rue de l'Avenir, le bpa et les Médecins en faveur de l'environnement ont écrit à la Confédération – dans le cadre d'une consultation sur la modification du droit routier – pour demander un changement de paradigme : le 30 km/h doit devenir la règle, le 50 l'exception.

Rue de l'Avenir a rappelé qu'un consensus mondial existe pour « *réduire la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement* ». (Déclaration de Stockholm de février 2020 acceptée par les 140 pays présents).

De son côté l'assemblée générale des Nations Unies du 30 août 2020 a adopté la résolution 74/299 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale préparée à Stockholm.

La Suisse a participé et approuvé tant la Déclaration de Stockholm que la résolution de l'assemblée générale des Nations Unies, il est temps qu'elle concrétise dans les faits son accord de principe et **procède à un changement de paradigme**.

Facilitation de l'instauration de limites de vitesse à 30 km/h

Le bpa – Bureau de prévention des accidents rappelle que près de deux tiers des accidents de la route graves en Suisse se produisent à l'intérieur des localités. Rien que sur les tronçons routiers limités à 50 km/h, 1900 usagers de la route subissent des blessures graves chaque année et 80 autres perdent la vie. La plupart d'entre eux sont des piétons, des motocyclistes ou des

cyclistes. Le projet de révision néglige un instrument important de renforcement de la sécurité routière : la facilitation de l'instauration de limites de vitesse à 30 km/h.

IL N'Y A AUCUN ARGUMENT PERTINENT CONTRE LE 30 KM/H. LE 30 DOIT DEVENIR LE NOUVEAU 50.
MÉDECINS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le potentiel de prévention n'est de loin pas complètement exploité, surtout dans les villes. Pour y remédier, il convient d'abaisser les obstacles juridiques qui entravent l'instauration de limites de vitesse à 30 km/h par les grandes et les petites communes. Un changement de paradigme s'avère par ailleurs nécessaire : cette limite de vitesse ne doit pas se cantonner aux seules routes de quartier mais être étendue aux principaux axes de circulation lorsque la sécurité routière l'exige, car le potentiel de prévention y est même plus grand.

SUR LE SITE DE RUE DE L'AVENIR

Vous y trouverez des dossiers complets sur les villes et pays à 30, le 30 km/h généralisé, le rôle du 30 km/h pour réduire le bruit routier, les quartiers (presque) sans voiture et les superlots de Barcelone.

Les mots soulignés sont cliquables sur la version pdf et ouvrent un lien hypertexte vers plus de contenu.

En consultant le site de Rue de l'Avenir on perçoit nettement le changement sociétal qui s'amorce.

Inverser la charge de la preuve

Quant aux Médecins en faveur de l'environnement, ils expliquent que jusqu'ici, c'est seulement sur les routes de quartier que la vitesse à 30 km/h est, à un certain degré, facilement réalisable (zones 30). En revanche, la vitesse 30 est complexe à justifier pour les routes à grande circulation. Les MfE exigent un renversement de la charge de la preuve : la vitesse à 30 doit s'appliquer systématiquement, les exceptions doivent être justifiées sans réduire la sécurité des piétons et des cyclistes. Le 30 doit devenir le nouveau 50.

Il n'y a aucun argument pertinent contre le 30 km/h. Ce régime de vitesse ne présente que des avantages. Le bruit, nocif pour la santé, diminue nettement et même la fluidité de la circulation s'améliore. ●



RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président ;
Alain Rouiller, Vice-Président ;

Caroline Beglinger ; Sandra Bonilla De Cazorla ; Lucile Develey ; Etienne Doyen ; Françoise Lanci- Montant ; Jenny Leuba ; Julien Lovey ; Mathieu Pochon ; Valérie Sauter ; Dominique von der Mühl ; Martin Walther.

SECRETARIAT & ABONNEMENT

Martina Lézat, Chemin du Jonc 34B, 1218 Le Grand-Saconnex, 079 837 43 32, secretariat@rue-avenir.ch www.rue-avenir.ch

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PRODUCTION

Graphisme : Bontron&Co, Genève
Impression : Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution : trois numéros par an
Responsable du numéro :
Alain Rouiller

PHOTO & PICTO COUVERTURE

Pontevedra (Galice). Porte de la ville à 100% à 30 km/h. (photo : Alain Rouiller)

Les couleurs au sein du cœur 30 km/h des Nations Unies symbolisent les ODD (objectifs du développement durable).

BARCELONE VA RENDRE LA VILLE AUX HABITANTS

Anne-Claude Vallée-Meier

Pour répondre à l'accaparement de l'espace urbain par les voitures et à la forte pollution qu'elles génèrent, Barcelone a développé avec un grand succès le modèle des superîlots.



C'est une forme d'organisation de la ville basée sur l'inversion de la distribution de l'espace public entre les véhicules motorisés et les piétons, pour donner la priorité aux habitants.

Comment ça marche

Le superîlot est une nouvelle organisation urbaine qui réduit la circulation motorisée afin d'améliorer la qualité de l'espace public dévolu aux piétons. Dans une cellule urbaine de 400 m par 400 m, il regroupe 9 îlots, dont la circulation est réduite par la suppression du transit. Seules les voitures des riverains et les livraisons peuvent y accéder à 10 km/h, mais uniquement par des trajets en boucle à partir des 4 rues périphériques à 30 km/h.

Cette nouvelle répartition de la mobilité permet de dégager 4 ronds-points par superîlot, représentant 8000 m². Ces surfaces sont rendues aux piétons et aux riverains. Au total, 50 places de stationnement sont supprimées et 60 % de l'espace-rue sont libérés de la circulation motorisée et transformés en espaces publics citoyens. Cette organisation en superîlot permet la création de nouveaux espaces de vie et de rencontre où se

développent la culture et les loisirs, enrichissant la vie de quartier et la participation des habitants.

Bilan très positif des superîlots

Les bénéfices des superîlots sont nombreux. Le bruit et les gaz à effet de serre sont réduits et la qualité de l'air nettement améliorée. La structure des superîlots encourage la mobilité des piétons et des deux-roues et diminue les accidents. Le tissu social est renforcé par la mise à disposition de nouveaux espaces publics permettant de lutter contre l'isolement des personnes âgées, contre la sédentarité des enfants et des adolescents tout en favorisant les interactions intergénérationnelles. La réappropriation des rues par les piétons développe positivement la vie de quartier et le commerce local.

Perspectives

Suite au très grand succès des premiers superîlots, la ville de Barcelone prévoit de les étendre sur toute la trame Cerdà (district de l'Eixample – 270 000 habitants), de générer de nouveaux axes verts, et de créer de nouvelles places aux croisements des rues. À terme l'objectif est de donner aux habitants une place et un axe de verdure tous les 200 m, afin d'offrir des espaces de

À L'ORIGINE DU TRACÉ ORTHOGONAL

Le plan d'extension de Barcelone a été conçu, en 1860 par l'architecte Idefonso Cerdà (1815-1876) Ingénieur espagnol et premier théoricien de l'urbanisme. Le plan de l'Eixample de Barcelone se base sur deux fonctions essentielles : *le mouvement et le séjour*.

Le *mouvement* comprend la communication, la mobilité, la vie sociale et la nature. Il est défini aujourd'hui par le terme *espace public*.

Le *séjour* comprend les bâtiments, le lieu de résidence individuelle et familiale. Il est défini aujourd'hui par le terme *espace bâti*.

Pour répondre à ces deux fonctions, le plan Cerdà est construit sur une trame orthogonale de rues d'une largeur de 20 m, dédiées à l'espace public. Cette trame délimite des îlots de 113 m par 113 m comportant des bâtiments d'habitation. Les angles de ces îlots bâtis sont coupés permettant de transformer les carrefours en places octogonales. ●



L'INTÉRIEUR DU SUPERÎLOT

est réservé aux riverains qui bénéficient de 60 % d'espace public supplémentaire sans voiture. La vitesse y est de 10 km/h.

LA TRENTAINE DE SUPERÎLOTS

du district de l'Eixample (270 000 habitants) sera mise en place dans les 10 prochaines années.

rencontre et de délasserment en suffisance. Des espaces sur lesquels, la végétation, les sols perméables, les surfaces de jeux et de rencontre seront mis au premier plan. Il est prévu de réaliser 21 axes verts et 21 places totalisant une surface de 33,4 hectares dédiés prioritairement aux piétons. Le concept de superîlot est suivi très attentivement par de nombreuses villes et professionnels dans le monde. ●

L'ESPAGNE PASSE AU 30 KM/H GÉNÉRALISÉ

Sandra Bonilla de Cazorla

Ne plus accepter l'inacceptable. Afin de réduire les accidents de la route et favoriser un meilleur partage de la voirie, l'Espagne passe au 30 km/h généralisé à partir de mai 2021 sur les axes routiers urbains avec une voie par sens. Retour sur un engagement majeur et exemplaire à plusieurs titres.

¹ Ralentir



PONTEVEDRA, GALICE

va plus loin que les futures normes espagnoles. L'axe principal – le long du rio Lerez – a 2x2 voies est à 30 km/h. Il contourne le centre piéton. (photo: Alain Rouiller)

Le gouvernement espagnol a approuvé en novembre 2020 un décret royal qui introduit une réforme du règlement de la circulation sur les axes urbains et en traversée de localité, visant à limiter les vitesses à 30 km/h sur les rues ayant une voie par sens. Ce type d'axe représente près de 80 % du réseau routier dans les grandes villes comme Madrid et près de 100 % dans les petites et moyennes villes, comme Burgos ou Alicante.

L'Espagne, pays à 30

La réforme du règlement de la circulation, qui établit par ailleurs la limitation à 20 km/h pour les rues sans trottoir, a pour objectif de réduire l'accidentalité et de faciliter le partage de la voirie, sur le réseau routier existant. Les voies bus ne sont pas soumises aux nouvelles limitations.

Les véhicules motorisés ne sont plus désormais considérés comme les principaux usagers de la route. Ils sont amenés

à cohabiter de plus en plus avec les vélos et les piétons, mais aussi avec des utilisateurs d'engins divers pour les déplacements individuels.

**62% DES CONDUCTEURS
– 68% DES JEUNES
ET DES FEMMES –
SOUTIENNENT LA FUTURE
LIMITATION DE VITESSE.**

L'Espagne devient ainsi le premier pays à appliquer les recommandations des Nations Unies présentées dans le cadre de la Deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, qui approuve la limitation des vitesses à 30 km/h partout où des piétons, des cyclistes ou d'autres usagers

vulnérables de la route se mêlent à des véhicules à moteur.

Un engagement local de longue date

Alors que le réseau routier reste a priori le même dans sa structure et son dimensionnement, les villes espagnoles demandent depuis plusieurs années des modifications de la législation en matière de circulation routière.

À l'occasion de la Première rencontre des villes espagnoles pour la Sécurité routière, en 2009, les représentants des collectivités locales présentent la Déclaration de Gijón. Ils y manifestent leur engagement avec la sécurité routière et la mobilité, ainsi que leur volonté d'agir de manière collective pour encourager la cohabitation des modes et la répartition équitable de la voirie, au profit notamment des usagers vulnérables.

Cet engagement est renouvelé dans la Charte de Cordoue (2011), établie à la suite



de la Deuxième rencontre des villes espagnoles pour la Sécurité routière. L'une des décisions prises lors de cette réunion est l'introduction du 30 km/h dans toutes les rues à une voie dans le but de réduire de 50 % le nombre de piétons blessés ou tués dans les villes.

Cette mesure a été approuvée par la Direction générale de la circulation (DGT) du Ministère de l'intérieur et véhiculée par la Fédération espagnole des municipalités et des provinces.

LE PREMIER BILAN APRÈS L'INTRODUCTION DU 30 KM/H GÉNÉRALISÉ S'AVÈRE CONCLUANT. «PLUS D'ACCIDENTS DE TÔLES ET MOINS DE BLESSÉS.»

SELON LES PAROLES DE L'ADJOINT
POUR LA MOBILITÉ ET LA DURABILITÉ DE BILBAO,
ALFONSO GIL

Consensus national

Dix ans après la signature de la Charte de Cordoue, la Direction générale de la circulation (DGT) poursuit le travail et s'engage dans la réforme du Règlement général de la circulation, afin d'offrir un cadre légal simple, agile et flexible.

Il s'agit notamment de disposer d'un guide à caractère technique qui assure la sécurité routière, la cohabitation des modes, et tout particulièrement le respect des piétons. Il introduit, par ailleurs, les trottinettes et autres engins dans la réflexion.

Grâce à ce travail soutenu, la modification généralisée du régime des vitesses n'a pas rencontré d'opposition frontale. Par ailleurs, en matière de communication, la

DGT a promu activement la modification généralisée du régime des vitesses, notamment en alimentant les médias avec des informations en continu sur les avantages du 30 km/h. Les automobilistes ont été l'une des principales cibles des campagnes d'information, notamment sur les sites automobiles d'annonces gratuites.

Un sondage publié en mars 2021 indique que de 62 % des conducteurs (68 % des jeunes et des femmes) soutiennent la future limitation de vitesse.

L'anticipation de la mesure

L'entrée en vigueur de la limitation à 30 km/h généralisée sur les rues à une voie par sens est prévue en mai 2021. C'est-à-dire que depuis la publication du décret royal en novembre 2020, les collectivités locales ont six mois pour adapter leur signalisation.

Un nombre important de villes espagnoles avaient cependant déjà anticipé la mesure. Au 1^{er} janvier 2021 de grandes villes comme Madrid ou Barcelone avaient déjà près de 80 % de leur réseau routier limité à 30 km/h. Mais c'est au niveau des villes moyennes qu'une anticipation de la mesure est particulièrement observée.

Des villes moyennes comme Alicante (337 500 hab.), Palma de Majorque (420 000 hab.) ou Pampelune (205 000 hab.), pour n'en citer que quelques-unes ont déjà modifié leurs règlements – «ordenanza municipal» – pour permettre la modification des limites de vitesses. Pontevedra (87 000 habitants) fait figure d'exception puisque dans cette ville, dont une bonne partie est piétonnisée, 100 % du réseau routier a été mis à 30 km/h il y a plus de 10 ans, sans exception à 50, y compris sur les axes principaux à 4 voies. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

Retrouver sur le site www.rue.avenir.ch nos dossiers complets sur l'Espagne, Pontevedra et Bilbao

Le grand saut de Bilbao

PREMIÈRE GRANDE VILLE 100% À 30 KM/H

Depuis septembre 2020, Bilbao est devenu la première ville au monde de plus de 350 000 habitants à limiter la vitesse à 30 km/h sur toutes ses rues. La plus grande ville du Pays basque à la topographie particulière, au climat pluvieux, n'était peut-être pas le terrain le plus facile pour amorcer une révolution en termes de mobilité, et pourtant...

À l'été 2018, Bilbao met en place la réduction des vitesses à 30 km/h sur plus de 80 % de son réseau routier. Le restant des axes routiers était à 50 km/h. Fin 2018, le renouvellement des vélos en libre-service et notamment l'intégration des vélos à assistance électrique déclenchent une véritable explosion du nombre d'usagers. Des mesures s'avèrent nécessaires pour favoriser le partage de la voirie, notamment avec les cyclistes. Les suites de la pandémie de COVID 19 ne feront que le confirmer.

À l'automne 2020, à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, Bilbao étend la limitation des vitesses à 30 km/h sur la totalité des rues. Cette mesure, qui a bénéficié du soutien de tous les groupes politiques a pour objectifs de réduire l'accidentalité et les nuisances environnementales. La ville met en place le contrôle - sanction pour accompagner l'adoption de la mesure. ●

QUELQUES JALONS MAJEURS DE LA DÉCÉLÉRATION EN ESPAGNE

- **23 octobre 2009** – Déclaration de Gijon, relative à la ville, la cohabitation et la sécurité routière, à l'occasion de la Première rencontre des villes espagnoles pour la Sécurité routière.
- **18 février 2011** – Signature de la Charte de Cordoue, relative à la sécurité routière en ville et la mobilité durable, à l'occasion de la Deuxième rencontre des villes espagnoles pour la Sécurité routière. Accord de principe sur la généralisation du 30 km/h.
- **21 novembre 2020** – Décret royal qui modifie l'article 50 du règlement de la circulation sur les axes urbains et en traversée de localité, pour y introduire la limitation à 30 km/h sur les rues à une voie par sens et le 20 km/h sur les rues sans trottoir.
- **12 mai 2021** – Entrée en vigueur (prévue) de la limitation à 30 km/h généralisée sur les rues à une voie par sens à l'intérieur des localités.

Généralisation du 30 en ville

ÇA BOUGE EN SUISSE ROMANDE

Julien Lovey

Genève, Fribourg et Neuchâtel prévoient toutes d'augmenter massivement le nombre d'artères soumises à 30 km/h. Et ce ne sont pas que des rues secondaires qui sont visées : des axes fréquentés figurent aussi sur les listes établies par les municipalités.



GENÈVE, RUE DE CHANTEPOULET

axe principal avec 30 000 v/j entre la Gare et le pont du Mont Blanc qui a été mis à 30 km/h sans opposition. (photo: Alain Rouiller)

limitée à 30 kilomètres par heure. L'idée est d'inverser le paradigme : le 30 km/h devient la nouvelle norme en matière de limitation de vitesse, le 50 km/h relevant dès lors de l'exception.

Le choix d'une vitesse limitée à 30 km/h permet ici d'améliorer les conditions de circulations pour les vélos sur l'un des axes phares du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Les gabarits étroits de plusieurs tronçons rendaient difficiles l'insertion d'infrastructures cyclables dédiées ou problématique la suppression d'un trop grand nombre de places de parc. Les différents usagers de la route sont invités à se partager l'espace où la voiture ne doit plus être prédominante.

Genève : le 30 pour concrétiser la Loi sur la mobilité

La ville de Genève pourrait bientôt devenir une seule et grande zone où la circulation serait limitée à 30 km/h. C'est en tout cas ce que souhaite l'exécutif de la ville, qui a demandé à l'Office cantonal des transports de prendre les mesures nécessaires pour tendre vers cet idéal et améliorer ainsi le cadre de vie de ses habitants.

Le Canton est entré partiellement en matière sur la demande de la Ville, puisqu'il vient de présenter une feuille de route pour concrétiser les objectifs de la LMCE (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) au sein de laquelle la pacification du réseau routier obtient une place de choix. Il y est en effet notamment question de développer massivement les zones 30, de limiter à 30 les principales traversées de localité et de mettre l'hypercentre de l'agglomération à 30 km/h ou moins (zone de rencontre, piétonne et/ou ZTL). Le Canton va également lancer une consultation. ●

Les trois villes font du 30 un instrument majeur de la gestion des déplacements motorisés. Elles considèrent notamment que c'est un outil efficace et peu coûteux pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers de la route, tout en réduisant le bruit routier.

Ainsi, les villes de Fribourg, Neuchâtel et Genève ont annoncé coup sur coup des mesures fortes en faveur d'un apaisement généralisé de la circulation.

Fribourg : le 30 pour lutter contre le bruit

La ville de Fribourg y serait presque, puisqu'elle ambitionne de passer 75 % de son réseau routier à 30 km/h à court terme. Il s'agit d'un objectif ambitieux lorsque l'on sait qu'en ville de Bâle, qui est régulièrement citée en exemple pour sa politique de modération de la circulation, à peine 60 % du réseau est à 30 km/h.

La ville a commencé par identifier une dizaine de tronçons où la vitesse maximale pourrait être aisément limitée à 30 km/h dans le but d'y rendre la circulation routière moins bruyante et respecter les valeurs limites. Elle a ensuite analysé, sous l'angle de la mobilité, les autres axes sur lesquels

un abaissement de la vitesse serait bénéfique, soit parce que la vitesse effective enregistrée est déjà inférieure à 50 km/h, soit pour assurer la cohérence du réseau routier et éviter des reports de circulation.

LES VILLES DE FRIBOURG, NEUCHÂTEL ET GENÈVE ONT ANNONCÉ COUP SUR COUP DES MESURES FORTES EN FAVEUR D'UN APAISEMENT GÉNÉRALISÉ DE LA CIRCULATION.

Neuchâtel : le 30 pour favoriser les cyclistes

Dans le cadre de l'adoption d'un rapport sur le développement de la mobilité cyclable, et à la suite d'une motion ad hoc, le Conseil général de Neuchâtel a quant à lui décidé de faire passer progressivement une grande partie de la ville à une vitesse

LA RÉGION BRUXELLOISE PASSE AU 30 KM/H QUASI GÉNÉRALISÉ

Benoît Dupriez (Bruxelles mobilité)

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le 30 km/h est devenu la vitesse réglementaire dans toute l'agglomération bruxelloise. Seules les voiries qui ne sont pas à 30 km/h (moins de 15 %) seront signalées.



RÉGION BRUXELLOISE
Marquage au sol d'une zone 30 bruxelloise. (photo: Alain Rouiller)

En mai 2020, Bruxelles recevait le prix européen pour la planification urbaine 2020 octroyé par la Commission Européenne, dont le thème était «Marcher et pédaler en toute sécurité». Ce prix récompense le plan régional de mobilité *Good Move*.

Bruxelles dans une bonne dynamique

À la différence des réflexions précédentes confiées généralement à un groupe restreint de spécialistes des transports, le plan de mobilité *Good Move* a été largement **coconstruit**, impliquant de très nombreux acteurs institutionnels, économiques, associatifs, etc. Les citoyens ont participé massivement aux étapes de consultation. En parallèle, un panel de citoyens tirés au sort, réuni à l'initiative du parlement bruxellois, a rédigé une résolution en matière de mobilité dont les convergences avec les orientations du plan en cours de construction sautaient aux yeux.

Parmi les mesures «territoriales» du plan *Good Move*, le passage à la Ville 30 est emblématique tant il recouvre des enjeux de sécurité routière, de qualité de vie ou de conditions favorables au développement des modes actifs.

L'apaisement de la circulation dans les quartiers, largement plébiscité dans l'enquête publique, se traduit par des contrats locaux de mobilité, engageant les différents acteurs à investir de manière concertée dans une «maille», afin de réduire le transit, améliorer la sécurité routière et surtout, la qualité de l'espace public.

Plus de place pour les piétons et les cyclistes

S'inspirant de Strasbourg, Bruxelles a décidé de se doter de Magistrales piétonnes, qui, au départ du centre-ville, vont donner l'envie de choisir la marche pour rejoindre des pôles situés à une distance un peu longue qu'habituellement marchée.

Désormais une grande attention est portée aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Une des nouveautés du plan *Good Move* réside par exemple dans le caractère devenu réglementaire du principe *STOP* définissant l'ordre de priorité suivant dans les décisions: d'abord les piétons, puis les cyclistes, ensuite le transport public, et enfin le transport motorisé individuel. La qualité d'usage des espaces public pour les piétons (et cyclistes) est essentielle.

L'offre en aménagements cyclables commence enfin à suivre l'augmentation du nombre de cyclistes comptés dans les rues de Bruxelles depuis une vingtaine d'années (14% en moyenne par an depuis 20 ans, et près de 87% en 2020, et nettement plus ces dernières années), tant en matière de pistes cyclables confortables et sécurisées qu'en matière de stationnement.

Longtemps décriée pour sa politique favorable à la voiture et hésitante dans ses ambitions en matière de mobilité durable, Bruxelles semble avoir enfin trouvé une nouvelle voie. ●

Vision zéro

LES POINTS FORTS DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

Alain Rouiller

Ville 30 avec 85 % du réseau à 30 km/h ou moins depuis le 1^{er} janvier 2021 (auparavant 51 %), vision zéro – objectif de zéro tué sur les routes à terme, élimination des véhicules diesel en 2030 et essence en 2035, fort développement de l'écomobilité (transports publics, marche et cyclisme), une zone environnementale étendue, la suppression de 65 000 places de stationnement en voirie d'ici 2030, réduction de l'utilisation générale de la voiture personnelle de 24 % d'ici 2030, de 34 % du transit, mise en place d'une tarification kilométrique intelligente pour la circulation automobile, quadruplement de l'utilisation du vélo, 130 000 m² d'espace public rendus aux Bruxellois et mise en place d'une cinquantaine de quartiers apaisés. De plus, dans le cadre des mesures Covid-19, Bruxelles a mis son centre-ville en zone de rencontre (52 000 habitants et 130 000 emplois) avec quelques axes structurants à 30 km/h. ●



PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ
de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'ONU PRÉCONISE LE 30 KM/H DANS LES ZONES HABITÉES



Streets for Life

#Love30

Yves Delacrétaz

Au sein des institutions européennes et mondiales, le consensus autour de la limitation générale à 30 km/h en zone urbaine fait également son chemin et a franchi l'an dernier un certain nombre de pas décisifs. C'est ici l'argument de la sécurité routière, et particulièrement de la protection des piétons et cyclistes, qui fait mouche.

Le 31 août 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies adoptait une résolution intitulée « Amélioration de la sécurité routière mondiale », dans laquelle elle « fait sienne la Déclaration de Stockholm, approuvée lors de la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui s'est tenue à Stockholm les 19 et 20 février 2020 ».

Dans la même résolution, l'Assemblée « encourage les États Membres à adopter, à mettre en place et à faire appliquer des politiques et des mesures destinées à protéger activement piétons et cyclistes et à promouvoir les déplacements à pied et à bicyclette, en vue d'améliorer aussi la sécurité routière et la santé de manière générale... ».

Déclaration de Stockholm : une avancée mondiale

La Déclaration de Stockholm fait elle-même suite à la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, instituée par les Nations Unies, qui conclut à « la nécessité de promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière, à l'instar d'une approche pour un système sûr et du projet Vision

Zéro » et relève « en particulier la menace croissante pour la sécurité des usagers de la route vulnérables dans les villes ».

Elle pose par ailleurs les bases de la 2^e Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, visant notamment à réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'ici 2030 et à lier la sécurité routière au développement durable.

La onzième des dix-huit résolutions de la Déclaration est sans ambiguïté : « Nous prescrivons également une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement, sauf si de solides données factuelles démontrent que des vitesses supérieures sont sûres. Nous remarquons que les mesures prises pour réduire la vitesse en général auront un impact positif sur la qualité de l'air et le changement climatique tout en étant essentielles à la diminution du nombre de morts et de blessés sur les routes. »

Changement de paradigme

C'est donc bien à un changement de paradigme que les États membres de l'ONU se sont engagés en adoptant la résolution du 31 août 2020 : dans une double perspective de sécurité globale et de développement durable, la limitation de vitesse de 30 km/h doit devenir la règle en milieu habité, tandis que des vitesses plus élevées peuvent être maintenues uniquement là où la sécurité des usagers les plus faibles est pleinement garantie.

De son côté, l'Union Européenne a également adopté l'objectif fondamental de réduction de 50 % des décès et des blessures graves d'ici 2030, au travers de son plan d'action stratégique pour la sécurité routière (2019). Fondé sur l'approche « Système sûr », qui fait de la vitesse un facteur central de la sécurité, le plan d'action stratégique n'intègre cependant pas de préconisation relative aux limitations de vitesse dans les zones habitées. ●

APPEL DE L'OMS

LANCLEMENT D'UNE CAMPAGNE VISANT À FAIRE DU 30 KM/H LA NORME POUR LES VILLES DU MONDE ENTIER

Organisation mondiale de la santé



Les rues apaisées sauvent des vies et sont le cœur de toute communauté. Les limitations de vitesse à 30 km/h (20 mph) où les gens et la circulation se mélangent font des rues sûres, saines, vertes et vivables, en d'autres termes, des rues pour la vie.

La 6^e Semaine mondiale de la sécurité routière des Nations unies appelle les responsables politiques à agir en faveur des rues à faible vitesse dans le monde entier, en limitant la vitesse à 30 km/h là où les gens marchent, vivent et jouent.

Rejoignez la campagne #Love30 pour demander que les limitations de vitesse à 30 km/h deviennent la norme dans les villes et villages du monde entier.

POUR ALLER PLUS LOIN

tous les documents cités sont disponibles sur le site de Rue de l'Avenir.