

# Actualités suisses

# Actualités européennes



# Journée Rue de l'Avenir 2020



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

RUE DE  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



[Lien vers le Bulletin Bruit routier](#)

30 KM/H ET BRUIT ROUTIER

## PASSER LA VITESSE SUPÉRIEURE

Le constat est unanime : depuis 2016 cela bouge sur le front de la lutte contre le bruit routier. L'abaissement de la vitesse occupe désormais une place à part entière parmi les mesures à la source à privilégier en priorité. La limitation à 30 km/h est devenue une mesure qualifiée à l'envi de « simple, très efficace, bon marché ». On croit presque rêver. La jurisprudence a été un déclencheur, dans un contexte de délai

d'assainissement qui se rapprochait. Mais l'évolution est aussi faite d'études et de recherches, dont plusieurs ont été soutenues ou initiées par l'OFEV ; d'un nouveau modèle d'évaluation de l'effet des mesures, plus fiable pour les basses vitesses ; d'expériences pilotes d'axes principaux à 30, amorcées pour la première il y a 15 ans déjà ; de prises de position : de la Commission fédérale de lutte contre le bruit et du Conseil de l'organisation du territoire, du Cercle bruit, de l'Union des villes suisses, de l'Association suisse des ingénieurs en transport. Et de médecins. Répondant aux études qui se multiplient sur le thème, la prise de conscience de plus en plus large de l'impact du bruit routier sur la santé joue désormais un

rôle essentiel comme levier de l'action politique. Les habitants ne se résignent plus : à l'origine de toute une partie des cas de jurisprudence et des essais sur le terrain, il y a des actions de riverains, d'associations de quartier, souvent déterminantes pour faire avancer les choses. On savait le 30 km/h bon pour la sécurité et la qualité de séjour dans l'espace public, il est maintenant avéré qu'il l'est aussi pour lutter contre le bruit. *Rue de l'Avenir* se réjouit de l'évolution qui s'amorce. Avec des zones 30 étendues, des axes principaux modérés dans les secteurs centraux ou sensibles, une ville à 30 la nuit qui permet de mieux dormir, on dispose d'une belle boîte à outils pour la qualité de vie en ville. ●

RUE DE  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## LE VÉLO A LE VENT EN POUPE

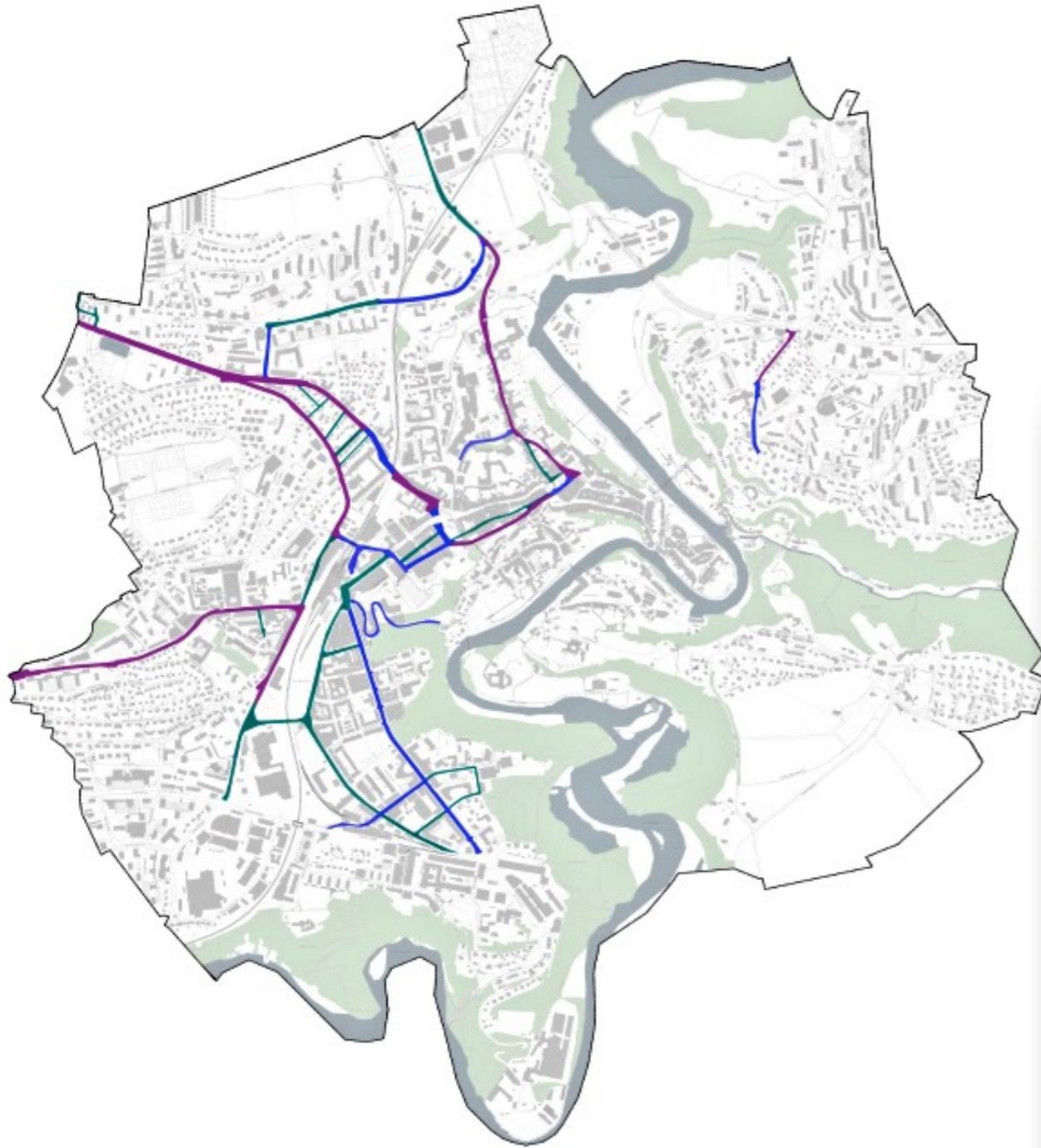
COMMENT GÉRER AU MIEUX LA COHABITATION ?

Le contexte helvétique actuel est favorable au développement de la mobilité active, particulièrement du vélo. De nouvelles règles de circulation sont annoncées pour l'année prochaine et la nouvelle loi sur les voies cyclables est actuellement en consultation. Bonne nouvelle pour les cyclistes au vu du retard de la Suisse en la matière. Mais quid des autres usagers ? À l'heure où plusieurs kilomètres d'aménagements cyclables voient le jour en une nuit, où des tronçons entiers de

chaussée sont fermés à la circulation temporairement, la question du partage de l'espace et de la cohabitation entre les différents usagers, motorisés ou non, se pose avec toujours plus d'acuité. L'arbitrage reste délicat, particulièrement en milieu urbain, pour organiser et partager au mieux un espace restreint et non extensible, aux fonctions très diverses. L'essor des vélos électriques et l'apparition des nouveaux « engins assimilés à des véhicules », qui se multiplient aujourd'hui dans un grand flot juridique, complique encore la donne. Lorsque les aménagements cyclables existent, la cohabitation n'y est pas simple, aussi en raison du différentiel de vitesse existant entre vélo et vélo à assistance électrique... Et trop souvent, face aux contraintes et aux risques sur la

chaussée, c'est au final l'espace du piéton qui se trouve mis sous pression. La cohabitation est une question complexe qui ne se résout pas à coup de « y'aka », mais esquissons quelques pistes. À l'image du Code de la Rue belge, intégrer à la planification et aux projets le principe de l'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible, celle vis-à-vis du piéton devant venir en priorité. Dépasser le terme générique de « mobilité douce », qui ne dit pas la complexité, pour prendre en compte les spécificités des différents modes et usagers et y répondre au mieux. Enfin et peut-être surtout, réduire les différentiels de vitesse sur la chaussée en abaissant la vitesse de circulation, sur les axes importants aussi, pour éviter le report sur le trottoir de tout ce qui n'a rien à y faire. ●

# La Ville de Fribourg passe au 30 pour lutter contre le bruit



## Axes à abaisser à 30 km/h jour et nuit sans mise en zone

-  Axes à abaisser à 30km/h pour permettre un assainissement
-  Axes sur laquelle la vitesse effective est inférieure à la vitesse légale actuelle, permettant un assainissement. Proposition de légaliser ce constat par un abaissement à 30 km/h
-  Axes à abaisser à 30 km/h pour assurer la cohérence avec le réseau

75% du réseau  
38 500 habitants



[Lien vers la page](#)

et diminuer la circulation de 5% par année



Motivation du 30 km/h : favoriser la mobilité cycliste

# La ville de Zurich vote pour rues réservées aux cyclistes



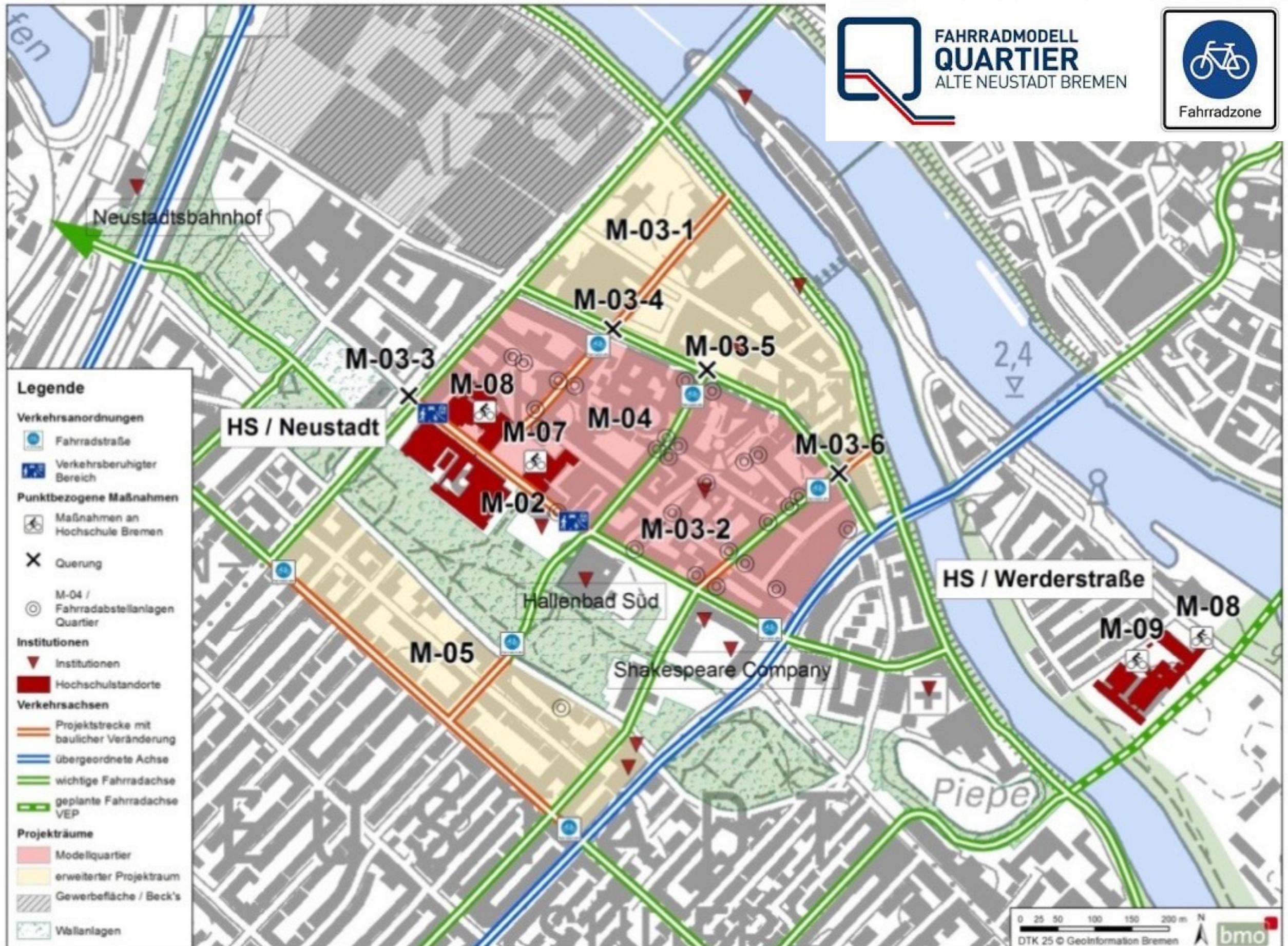
[Lien](#)

Seuls les livraisons et les riverains seront admis sur les 50 km de **rues réservées aux cyclistes**. Accepté par 70,55% des votants

# Actualités européennes



# La première « zone cyclable » d'Allemagne à Brême



# La première « zone cyclable » d'Allemagne à Brême



Prix de l'ATE autrichienne 2020

[lien vers la page](#)



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

# Nouvelle signalétique allemande 2020



1. Tourné à droite

2. Zone cyclable

3. vélo-cargo

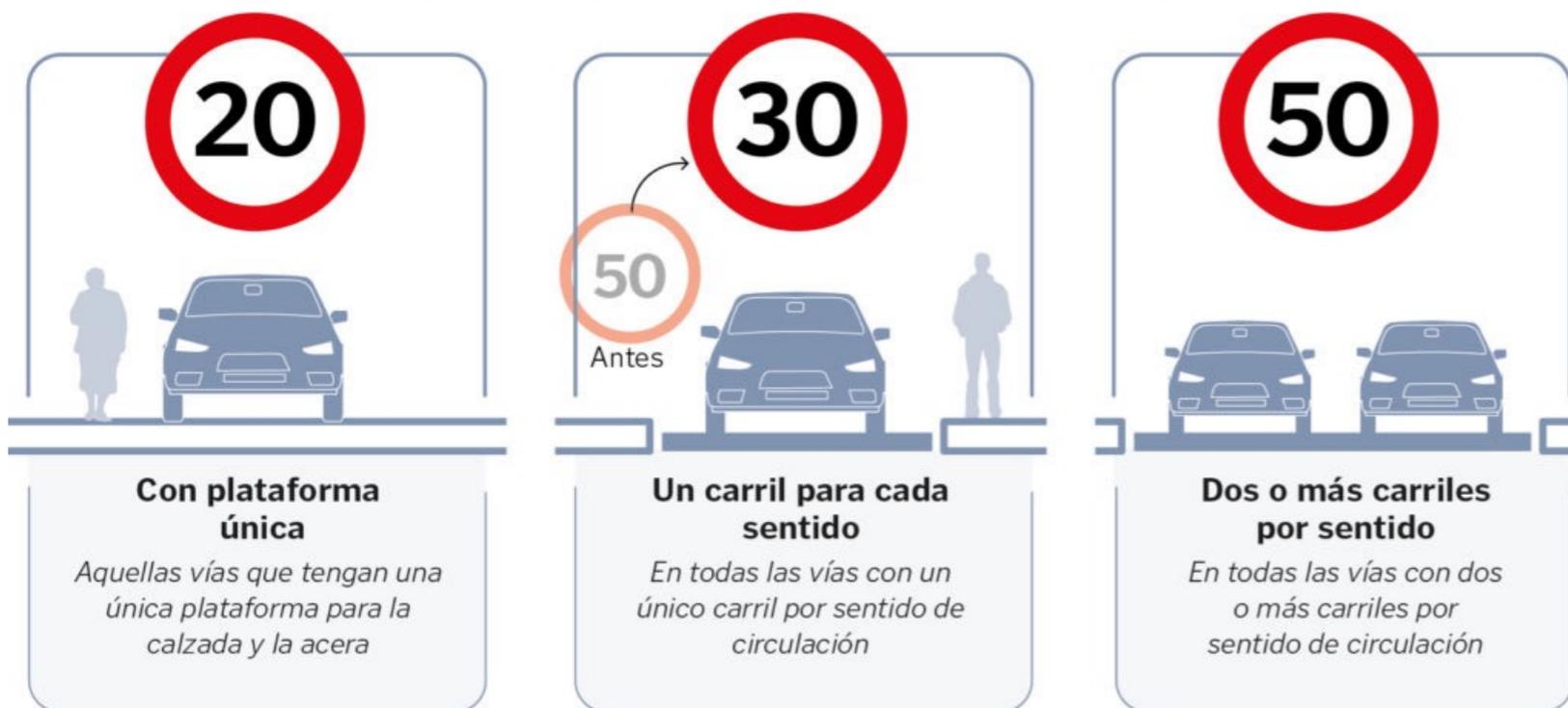
4. voie express cycliste

5. Interdiction de dépasser



## Los futuros límites de velocidad en ciudad

Los nuevos límites afectarán principalmente a aquellas calles con un único carril por sentido

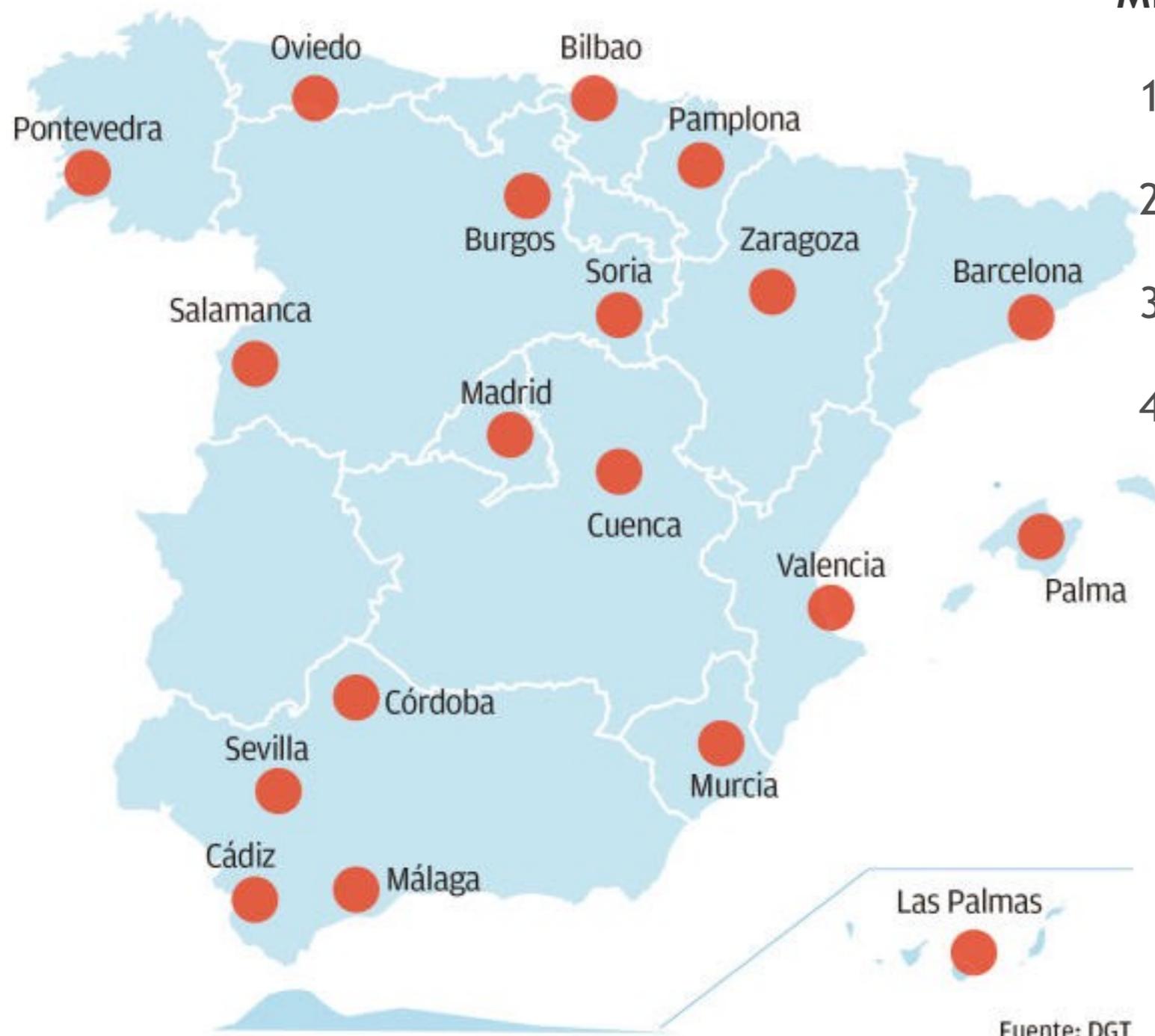


Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas con señalización específica

Régime futur:  
rue sans trottoir = 20 km/h  
rue à simple voie = 30 km/h  
2×2 voies = 50 km/h

[Lien vers la page](#)

## Ciudades a 30



### Mini palmarès

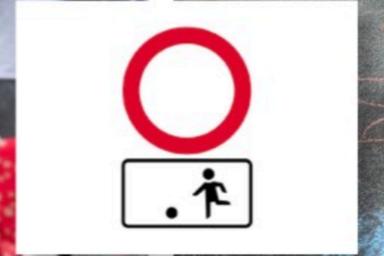
1. Pontevedra (Galice) : 100%
2. Bilbao (Pays basque) : 100%
3. Madrid : 85%
4. Barcelone (Catalogne) : 75% dès 2021

[lien vers le dossier](#)

# Rue pour le jeu



Blockhstrasse à Berlin, première rue pour le jeu à temps partiel.  
Les mercredis de 14 à 18h du 1er avril au 30 septembre



Photos d'Internet

# Bilbao (Pays basque) met 100% de ses rues à 30 km/h



Bilbao (353 00 habitants) devient la première ville au monde, avec une population de plus de 300 000 habitants, à établir le 30 km/h sur l'ensemble de son territoire urbain.

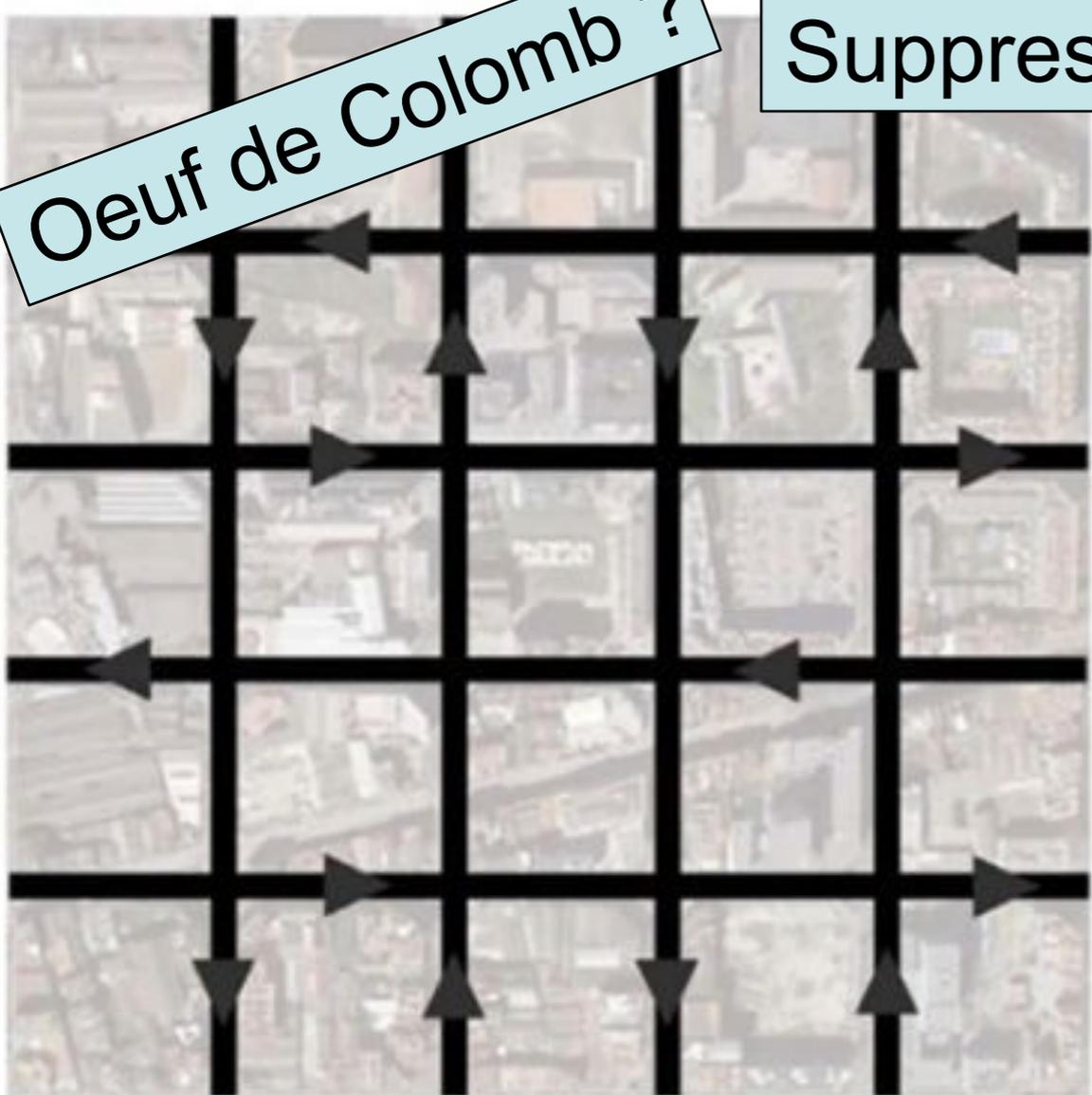
[Lien vers le dossier](#)





Oeuf de Colomb ?

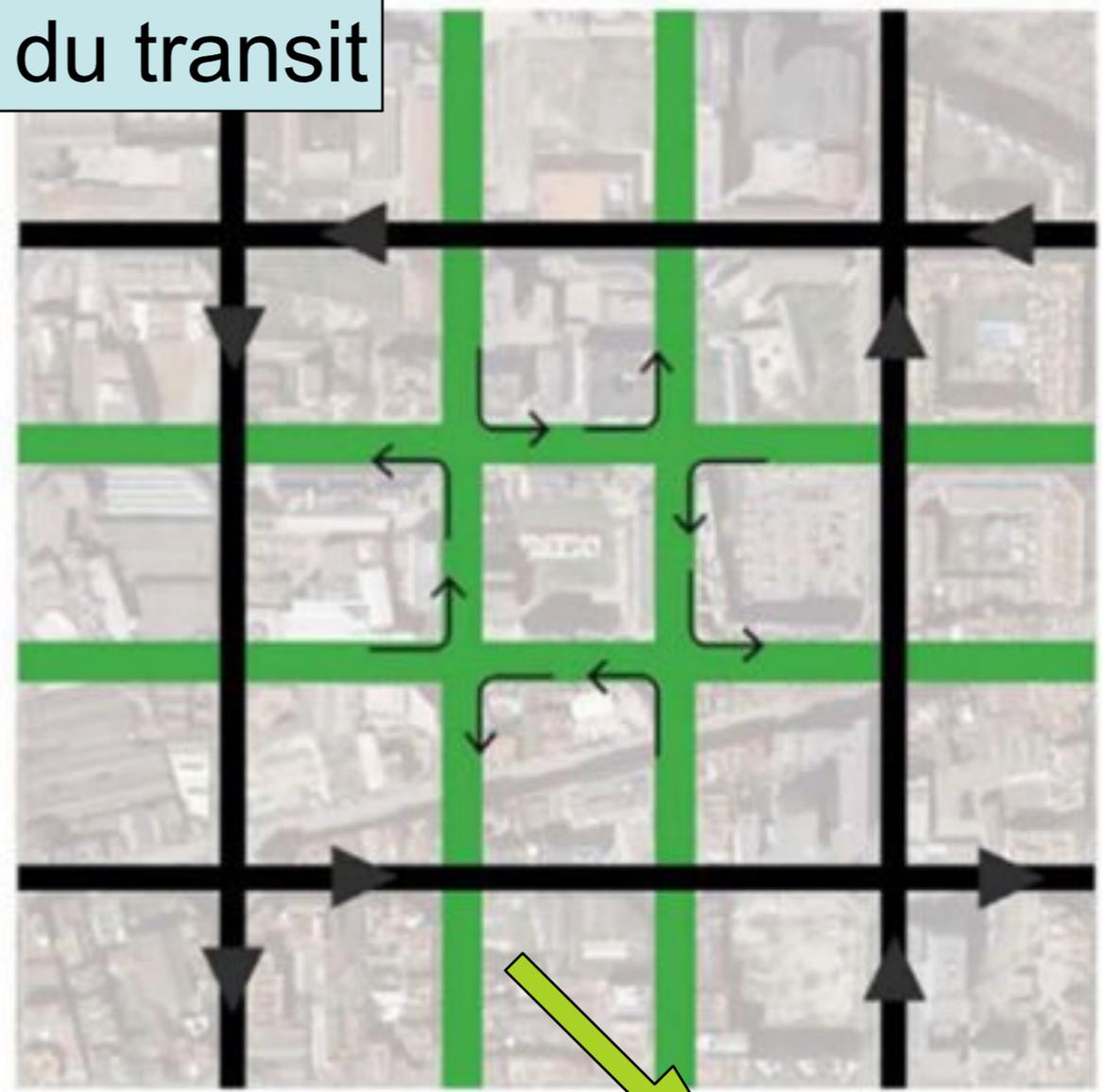
Suppression du transit



400 meters

Basic network: 50 km/h  
Icons: car, bus, bicycle, pedestrian

SOLE RIGHT: DISPLACEMENT.  
HIGHEST AIM: PEDESTRIAN.



400 meters

Local network: 10 km/h  
Icons: car, pedestrian, bicycle

PASSING VEHICLES DO NOT GO THROUGH

EXERCISE OF ALL THE RIGHTS THAT THE CITY OFFERS. HIGHEST AIM: CITIZEN.



Oeuf de Colomb ?

Urbanisme tactique

## Bénéfices du superîlot

- ✓ jusqu'à -70% de circulation
- ✓ récupération de 60 à 70% d'espace public
- ✓ forte augmentation de la qualité de vie des habitants

## à terme avec 500 superîlots :

- ✓ Espérance de vie + 200 jours
- ✓ NO<sub>2</sub> : de 47 à 36Mg
- ✓ - **290** décès prématurés par an
  - ✓ - moins de **bruit**
  - ✓ - **effets îlots de chaleur**

[Lien vers la page](#)

# Les superîlots en Espagne



Vitoria - Gasteiz  
(Pays basque) :  
les précurseurs  
[lien vers la page](#)

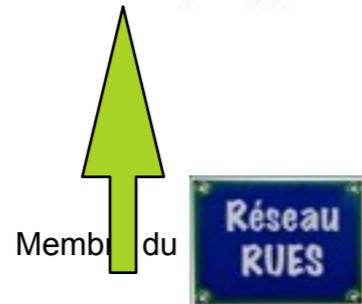
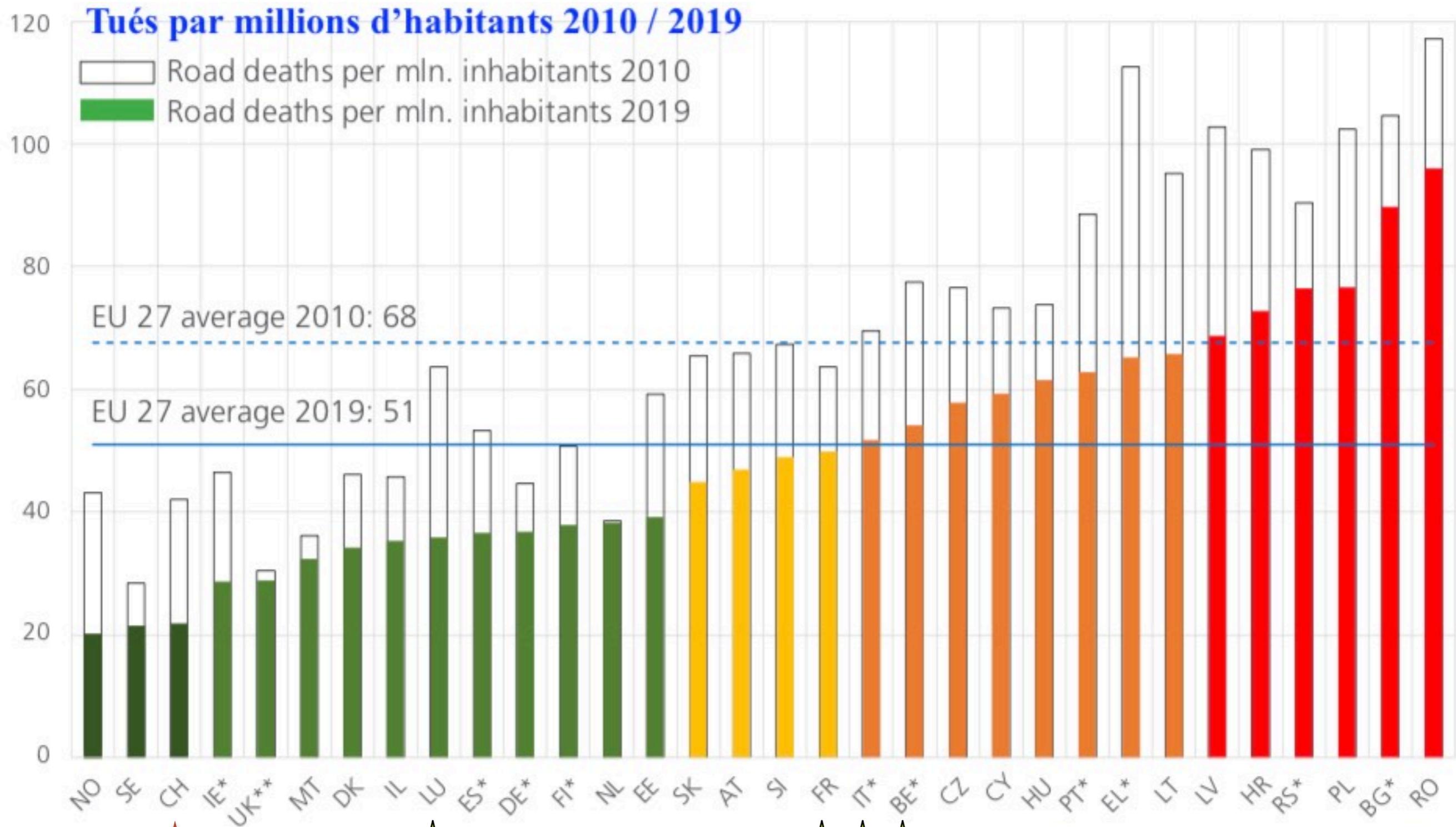


- En catalan :  
superilla – superilles au pluriel
- En Castillan : supermanzana
- En anglais : superblock
- En français : superîlot

[Lien vers la page](#)

Valence





Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

# Sécurité des déplacements au niveau européen

MAP 2:

Road deaths per million inhabitants in 2019 Fig. 7

