

Rue de l'Avenir

34b, chemin du Jonc
CH-1218 Le Grand Saconnex
secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch

Contact

Alain ROUILLER, vice-président
Tél 0041 22 777 1002
vice-president@rue-avenir.ch



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

Office fédéral des routes
DETEC
3003 Berne

Genève, le 10 décembre 2020

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances.

Madame, Monsieur,

Rue de l'Avenir est une association indépendante, à but non lucratif, créée en 1981. Par son rôle de plate-forme d'information et d'échange, elle cherche à promouvoir une conception de la rue et de l'espace public comme un espace à vivre, avec le désir de transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

Dans le cadre de cette consultation *Rue de l'Avenir* (RdA) souhaite faire part de ses propositions. RdA se félicite des progrès encourageants quant à l'accidentologie générale en Suisse, relevant toutefois que pour certaines catégories d'usagers tels les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de VAE des progrès sont encore nécessaires.

Le programme Via Sicura, que *Rue de l'Avenir* soutien [porte visiblement ses fruits](#).

Les modifications de loi et d'ordonnances mises en consultations vont pour l'essentiel dans la bonne direction. Toutefois, il nous apparaît qu'il manque un élément fondamental : **une action volontariste en faveur de la réduction des vitesses sur nos routes**.

La vitesse est en effet l'élément principal ou aggravant dans la majorité des accidents de la circulation.

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 (chiffres BPA).

Demande

Rue de l'Avenir demande une modification du droit routier qui permette une simplification des procédures conduisant à la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre. **Un changement de paradigme est nécessaire : le 30 km/h doit devenir la règle le 50 km/h l'exception.**

Ce choix est soutenu par les grands organismes mondiaux tels l'ONU et l'OCDE.

La [Déclaration de Stockholm](#) qui a réuni les 19 et 20 février 2020 130 pays, dont la Suisse, pour la 3e réunion ministérielle sur la sécurité routière, sous l'égide de l'[OMS](#), avec l'objectif de réduire le nombre de décès de 50% d'ici 2030 a adopté à l'unanimité une déclaration.

L'article de la *Déclaration de Stockholm* prévoit à son article 11

*Nous mettons l'accent sur la maîtrise de la vitesse, notamment le renforcement de l'application des lois pour éviter tout excès de vitesse. **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.*

Le 30 août 2020 l'[Assemblée générale des Nations Unies](#) lors de sa 74e session a approuvé la résolution [74/299](#) sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, elle stipule à l'article 2

(l'Assemblée générale) 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.

Le Forum international des transports¹ (IFT/FIT) de l'[OCDE a publié en 2018 un rapport](#) appelant à une limitation de vitesse de 30 km/h dans les zones urbaines où se côtoient des usagers de la route vulnérables et des véhicules à moteur. Le rapport est catégorique.

Lorsque les véhicules motorisés et les usagers de la route vulnérables partagent le même espace, comme dans les zones d'habitation, 30 km/h est le maximum recommandé.

De plus le 30 km/h permet, comme le rappellent l'Office fédéral de l'environnement et la [Commission fédérale de lutte contre le bruit](#), de réduire fortement le bruit routier à faible coût. L'expérience pilote de 30 km/h nocturne à Lausanne a conduit à des réductions de 2 à 3 Db(A) ce qui équivaut à une diminution de 50% du volume de circulation en termes de volume sonore ressenti.

Pour toutes ces raisons Rue de l'Avenir préconise une simplification de la procédure contenue dans l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre 741.214.3 et demande de viser à un **changement de paradigme. Le 30 km/h devient la règle le 50 km/h l'exception.**

En vous souhaitant bonne réception de ce courrier nous vous adressons, Madame, Monsieur nos meilleurs salutations.



Alain Rouiller, vice-président

¹ L'[IFT/FIT](#) (Forum International des transports) est le nouveau nom de la CEST (Conférence européenne des ministres des transports)

Annexe

Plusieurs pays ou nations ont ou vont passer au 30 km/h généralisé, avec des exceptions à 50 :

Espagne : le 30 km/h généralisé sera introduit dès le 12 mai 2021, sauf les 2x2 voies qui seront à 50 km/h et les rues sans trottoirs qui seront à 20 km/h.

Pays-Bas 70% des voiries urbaines du pays sont déjà à 30 km/h ou moins.

Pays de Galles le Parlement gallois a voté le principe du 30 km/h généralisé. Il entrera en vigueur en 2023, les municipalités pourront prévoir des exceptions.

Les villes moyennes et grandes et les agglomérations sont de plus en nombreuses à passer au 30 km/h généralisé .

Quelques exemples (liste non exhaustive)

France

Grenoble Alpes Métropole (Auvergne Rhône Alpes) 450 000 habitants et 43 communes

Lorient : 98% du réseau à 30 km/h et label "ville prudente »

Lille : (Hauts de France) ville 30 à 88%

Nantes: Loire Atlantique (presque) toute la ville en zone 30

Paris va généraliser le 30 km/h sauf le périphérique et les zones de rencontre ou piétonnes.

Il y a déjà **200** localités françaises (chiffres 2019 - Gazette des communes), qui sont passées au 30 km/h généralisé, avec exceptions sur quelques collectrices pour certaines municipalités.

Espagne **1er pays à 30**

Bilbao Pays basque (350 000 hab) passe 100% de ses rues à 30 km/h

Première ville au monde de plus de 300 000 habitants à mettre 100% de ses rues à 30.

Pontevedra (Galice) (70 000 hab) ville favorable aux piétons ET ville 100% à 30

Palma de Majorque îles Baléares - Catalogne (420000 hab): ville 30 avec 90% de son réseau à 30

Madrid 85%, Barcelone 75% du réseau à 30 etc.

Autriche

Graz (sud de l'Autriche) Ville de 310 000 habitants (560 000 pour l'agglomération qui connaît le même régime.) Elle est la **première ville européenne à être passée au 30 km/h généralisé**, à 80% – il y a plus de 25 ans.

Vienne : ville 30 à 70% + 50 km de zones de rencontre et de Wohnstrassen

Belgique

Région Bruxelles Capitale (1 250 000 habitants) met près de 90% de son réseau à 30 ou moins **dès le 1er janvier 2021**.

Et son centre-ville (52 000 hab.) en zone de rencontre avec quelques collectrices à 30

Amériques

Washington D.C. (702 000 habitants) La capitale américaine a mis 70% de son réseau à 30 km/h en une fois le 1er juin 2020. La ville compte également des dizaines de kilomètres de « rues lentes - slow streets »

Minneapolis : un programme ambitieux - vision zéro, rue intégrée (complete street), quartiers 15 minutes.

etc.