

Dossier de presse

30 KM/H

PRESQUE

PARTOUT,

DÈS 2021.

Toute la Région bruxelloise passe à 30 km/h.
C'est plus clair.



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

ville30.brussels

01/01/2021 : BRUXELLES DEVIENT VILLE 30

Toute la Région bruxelloise passe à 30 km/h

C'est plus clair !

Les exceptions :

Certains grands axes = 50 km/h ou 70 km/h

Les zones de rencontre = 20 km/h

LA VILLE 30, UNE ÉVIDENCE...

Partout dans le monde, les villes se réinventent : urbanisme, commerce, bureaux, mobilité. De nombreuses municipalités du globe identifient la vitesse comme un levier pour augmenter la qualité de vie et réduire considérablement le nombre et la gravité des accidents de la route. La Ville 30 à Bruxelles s'inscrit dans ce mouvement international.

D'autres villes ou pays en Europe mettent également en place la généralisation du 30 km/h en agglomération. Grenoble, Oslo ou encore Bilbao atteignent ainsi de très bons résultats en termes de diminution du nombre de tués et blessés graves. Les Pays-Bas et l'Espagne viennent tout récemment de généraliser cette limitation à toutes leurs agglomérations.

Bruxelles, capitale de l'Europe, se positionne ainsi comme une des grandes villes pionnières de la Déclaration de Stockholm (troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière), en février 2020. Celle-ci identifie la limitation de la vitesse en agglomération comme mesure phare pour atteindre les objectifs ambitieux : réduire de 50% le nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière entre 2020 et 2030.

La Ville 30 introduit une nouvelle ère de la mobilité.

La Ville 30, c'est à la fois une réglementation plus lisible et une ville apaisée.

Une ville plus lisible.

Nous savons désormais que la vitesse « par défaut » est partout de 30 km/h, sauf exceptions signalées.

Une ville plus sûre.

A 30 km/h, la sécurité routière est améliorée pour tous les usagers.

Une ville plus saine.

La Ville 30 permet de rendre plus attractives les alternatives à la voiture individuelle comme la marche et le vélo. Ce transfert modal sera bénéfique à la santé de ceux qui bougent et améliorera la qualité de vie de tous les Bruxellois.

Une ville apaisée.

En limitant la vitesse à 30km/h, Bruxelles construit l'avenir d'une ville plus agréable à vivre, plus respectueuse de l'environnement, moins bruyante, plus conviviale...

La Ville 30, c'est également une des nombreuses actions concrètes du plan « **Good Move** ». Approuvé le 5 mars 2020 par le gouvernement bruxellois, le Plan régional de mobilité a été co-construit avec les associations de terrain, les communes et les citoyens, pour une ville plus sûre, plus conviviale et plus fluide.

« Avec la Ville 30, nous offrons plus de clarté aux automobilistes et plus de sécurité et de convivialité à tous. A partir du premier janvier, à Bruxelles, sauf si c'est indiqué autrement comme sur les grands axes, on roule à 30. C'est d'abord une question de sécurité routière. Nous allons renverser les statistiques : le risque de décès pour un piéton est 5 fois plus élevé quand il est heurté à 50 km/h plutôt que 30 km/h. Nous allons sauver des vies. »

« La Ville 30 va aussi permettre d'offrir au Bruxellois et aux visiteurs de Bruxelles, une ville moins bruyante, plus agréable à vivre. Car passer de 50 km/h à 30 km/h diminue de moitié le nombre de décibels produits sur nos routes. Et enfin, diminuer la vitesse va permettre l'émergence d'alternatives à la voiture individuelle comme la marche et le vélo, car plus de monde va s'y sentir en sécurité. Alors c'est vrai que les automobilistes vont parfois perdre une à deux minutes sur leur trajet, mais cela vaut vraiment la peine, et je les remercie déjà d'avance. »

Elke Van den Brandt, Ministre bruxelloise de la Mobilité et de la Sécurité routière

« Bruxelles Mobilité travaille d'arrache-pied depuis plus d'un an à la concrétisation de la Ville 30. Mon administration a notamment piloté la concertation avec l'ensemble des partenaires : STIB, communes, zones de police, parquet, services de secours... pour déterminer les modalités pratiques et la carte de la Ville 30. Nos équipes sont aujourd'hui mobilisées pour informer largement tous les citoyens via de multiples actions de communication et réaliser tous les changements de signalisation. Nous travaillons également à la sécurisation des quartiers via de nouveaux projets d'aménagement. Les études de mobilité sont lancées pour 'apaiser' 5 quartiers bruxellois en 2021. »

Christophe Vanoerbeek, Directeur général de Bruxelles Mobilité

VILLE 30 - OÙ, QUI, QUOI, COMMENT ?

Une ville plus claire

Où ?

La carte indiquant la répartition des limitations de vitesse a été approuvée par le gouvernement bruxellois le 16 juillet 2020.

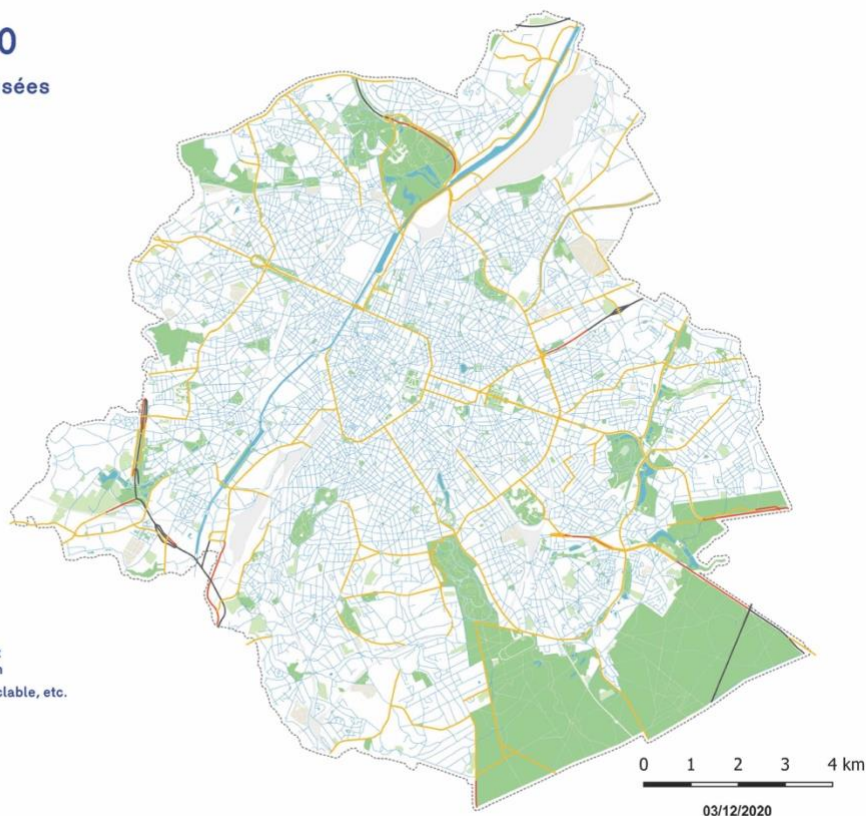
Bruxelles Ville 30

Vitesses maximales autorisées
au 1^{er} janvier 2021



Les voiries latérales d'un axe complexe ont
une vitesse autorisée de maximum 30 km/h
* zone de rencontre, zone piétonne, rue cyclable, etc.

 **BRUXELLES MOBILITÉ**
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Plus d'infos sur les quartiers et les communes sur la carte interactive :
www.ville30.brussels.

À quelle vitesse rouler et où ?

Dès le 1er janvier 2021, rouler à 30 km/h dans les rues de la capitale devient la règle générale. Certains axes structurants sont les exceptions à la Ville 30, avec une vitesse limitée et indiquée spécifiquement à 50 ou 70 km/h. Dans les zones de rencontres, la vitesse autorisée est de 20 km/h.

La règle générale : maximum 30 km/h



Ce panneau « Entrée d'agglomération » indique que la vitesse réglementaire est le 30 km/h sauf exception.



Ce panneau est informatif : la vitesse par défaut est limitée à 30 km/h sauf si une autre vitesse est permise par la présence d'un autre panneau.

Les exceptions : 20, 50 ou 70 km/h

Quand ces panneaux sont présents, la vitesse maximale autorisée est de 50 ou 70 km/h.



Ces vitesses sont valables jusqu'à un autre panneau de vitesse ou jusqu'au prochain carrefour. La vitesse de 30 km/h est alors à nouveau obligatoire.

Ceci est une zone de rencontre.
La vitesse est de maximum 20 km/h.



A la sortie de la zone de rencontre, la limitation par défaut (30 km/h) est à nouveau d'application.



En chiffres

Les équipes de Bruxelles Mobilité installent :

- du 9 novembre au 31 décembre 2020, quartier par quartier, en démarrant par le nord de la capitale : 1350 panneaux de limitation à 50 km/h (exceptions au régime général du 30 km/h) ;
- placés aux limites régionales et découverts la nuit du 31 décembre au 1er janvier, les panneaux « entrée en agglomération » (règle générale).

Bruxelles Mobilité, avec les communes, enlèvent :

- du 1er janvier 2021 au 31 mars 2021 : 6000 panneaux en place actuellement (ils marquent les débuts et fin de zone 30 et ne seront plus nécessaires).

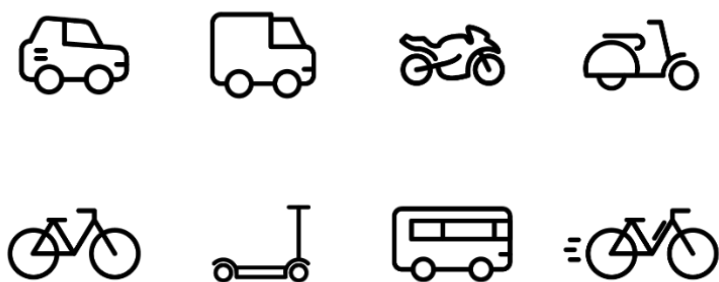
Une deuxième vie pour les panneaux enlevés

Les panneaux qui cèderont leurs places aux nouveaux, seront réutilisés quand c'est possible.

Qui ?

Tout le monde doit respecter la limitation de vitesse. C'est le code de la route !

En voiture, en camionnette, en camion, à moto, en cyclomoteur, en bus, à vélo, à trottinette...



Même sur les pistes cyclables séparées ou les sites propres.

Les seules exceptions :

- Les trams, qui ne sont pas soumis au code de la route.
- Les véhicules de secours/prioritaires dans l'exercice de leur mission d'urgence.
- Les déneigeuses.



Quoi ? Le code de la route

Les règles de la Ville 30 sont basées sur la décision du gouvernement bruxellois (le 16 juillet 2020) de modifier l'article 11 du code de la route, régionalisé depuis la 6e réforme de l'État.

Contrôles

L'objectif de la Ville 30 : épargner des vies sur la route !

Le but n'est pas d'augmenter le nombre des amendes, ni de « flasher tout le monde », mais plutôt d'amener les usagers au respect spontané du 30 km/h. La police effectuera des contrôles dès le 1er janvier 2021. Des sanctions seront prises, comme pour toute infraction au code de la route.

Le nombre de radars fixes (90 actuellement sur voiries régionales) sera augmenté vers 150 dans les 3 ans, sur les voiries régionales ainsi que sur les voiries communales.

L'argent des amendes est versé au Fonds Régional de Sécurité Routière pour notamment des actions de sensibilisation, la sécurisation des infrastructures pour tous les usagers et l'achat d'appareils de contrôle des vitesses.

« La sécurité routière est une priorité pour notre zone de police. Depuis 2017, nous avons pu nous concentrer sur la sécurité routière grâce à des moyens supplémentaires donnés par les communes. Les résultats sont là : en 2019, nous constatons une baisse de 12 % des accidents avec blessés et, pour la deuxième année consécutive, il n'y a pas de morts sur nos routes. Le sentiment de sécurité dans la circulation de nos citoyens a aussi augmenté dans notre zone depuis le début de notre plan d'action sécurité routière. »

Frédéric Dauphin, Chef de corps de la zone de police Bruxelles Nord (Schaerbeek, Evere et Saint-Josse-ten-Noode)

POURQUOI LA VILLE 30 ?

Une ville apaisée

Pourquoi 30 km/h (presque) partout ? Les bénéfices de la Ville 30 sont plus de sécurité routière, plus d'espaces urbains apaisés et partagés, moins de bruit, une meilleure qualité de vie pour toutes et tous.

Plus de sécurité routière

La Ville 30 permet :

- La réduction du nombre et de la gravité des accidents
- Une meilleure vision sur la route
- La diminution des distances de freinage
- Des usagers mieux protégés (conducteurs, passagers et usagers vulnérables).

La diminution du nombre et de la gravité des accidents

Intuitivement, nous pouvons tous le percevoir : plus nous réduisons notre vitesse, plus nous pouvons répondre aux situations de circulations imprévues et plus se réduisent les risques d'accidents et leur gravité. A contrario, plus nous roulons vite, plus nous augmentons les risques d'accidents et la violence d'impact en cas d'accident.

La Ville 30, c'est donc potentiellement moins d'accidents de circulation, avec toutes leurs conséquences dramatiques. Chaque année, à Bruxelles, on déplore actuellement 50 tués et blessés graves lors d'accidents liés à la vitesse. On comprend dès lors l'intérêt d'une telle mesure.

Un impact positif immédiat

Le risque de décès pour les piétons est 5 fois plus élevé à 50 km/h qu'à 30 km/h. En voiture, le risque d'être tué ou gravement blessé (conducteurs et passagers) est de 15% à 30 km/h contre 45% à 50 km/h.

A l'image d'une chute, d'un immeuble, plus notre vitesse est élevée, plus l'impact d'un choc éventuel sera violent. On considère ainsi que la probabilité d'accident avec blessures est proportionnelle au carré de la vitesse.

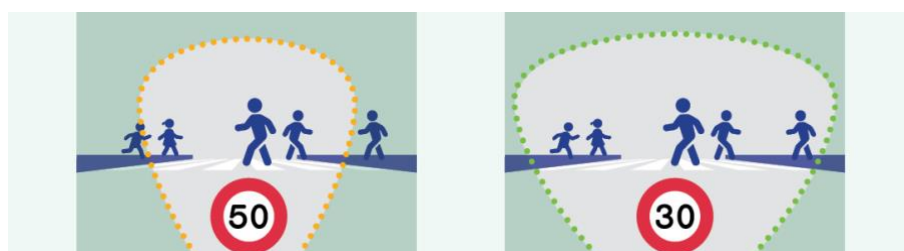


Exemples à l'étranger (villes ou portions de villes où la vitesse est passée de 50 à 30 km/h)

Ville	Diminution du nombre d'accidents
Londres (entre 1986 et 2006) ¹	- 42%
Grenoble (entre 2011-2015 et 2016-2018) ²	- 20,93%
Portsmouth (entre 2004/2008 et 2007/2009) ³	- 22 %
Graz (1994) ⁴	- 24% blessés graves - 12% blessés légers

Une meilleure vision sur la route

Voir, être vu et anticiper ! C'est de plus en plus facile lorsque la vitesse diminue. À 30 km/h, l'angle de vision s'élargit vers les espaces latéraux. Le conducteur, la conductrice, voit nettement mieux les piéton.nes, les cyclistes et les autres véhicules qu'à 50 km/h et peut dès lors beaucoup mieux anticiper sa conduite.



La preuve en chiffres

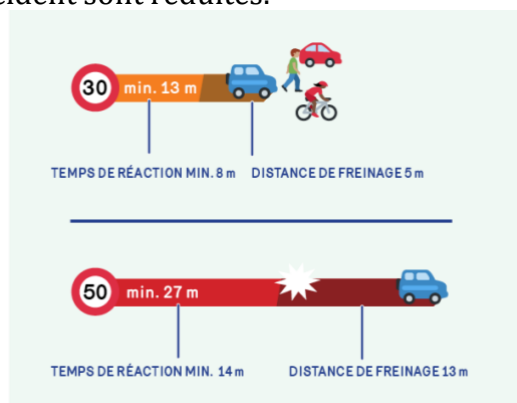
Champ de vision à 30 km/h : 102,17°

Champ de vision à 50 km/h : 75,46°

> 4249 mesures réalisées en réalité virtuelle auprès de 178 personnes. Expérience Ville 30 – Bruxelles - Été 2020 - XRintelligence, à l'initiative de Bruxelles Mobilité.

La diminution des distances de freinage

Plus la vitesse est élevée, plus la distance d'arrêt est longue. Même si une collision a lieu, les conséquences de l'accident sont réduites.



1 <https://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469>

2 CEREMA, Grenoble Métropole Apaisée, Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h", Juillet 2020,

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/07/cerema_ce_grenoble_rapport_ma_3a_vfinale.pdf

3 Interim Evaluation of the Implementation of 20 mph Speed Limits in Portsmouth, Final Report - September 2010, <https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/news/speed-limits-portsmouth.pdf>

4 Tempo 30/50 in Graz, étude d'accompagnement de la création des zones 30, 1994

Une meilleure santé

La Ville 30 nous offre :

- Moins de bruit
- Moins de stress
- Moins de pollution
- Plus de mobilité active

Outre la réduction importante des dangers liés à la sécurité routière, rouler moins vite presque partout a un impact non négligeable sur notre santé en général.

Moins de bruit

Passer de 50 à 30 km/h diminue de moitié les nuisances sonores dues au trafic routier. Entre 2,5 et 3,9 dB(A) selon le type de revêtement.



Près de la moitié des Bruxellois ressentent les effets du bruit sur leur santé. Dans près de 7 cas sur 10, il s'agit de troubles du sommeil (68 %) mais aussi d'hypertension et de stress (49 %) et d'une réduction générale du bien-être (42 %)⁵. Or, le trafic routier est la première source de nuisances sonores à Bruxelles.

Près de 64% des Bruxellois sont susceptibles de ressentir une gêne supérieure aux recommandations de l'OMS - Organisation Mondiale de la Santé (Indice Lden > 55 dB(A)), la nuit ce pourcentage grimpe à 72% (Indice Ln > 45dB(A))⁶.

Le bruit des transports induit chaque année une perte de plus de 10.000 années de vie en bonne santé (dont 85% sont imputables au bruit routier), en raison de la gêne et des perturbations du sommeil occasionnées par les transports !

⁵ Bruxelles Environnement, Plan QUIET Brussels, <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/le-bruit-vue-densemble/plan-quietbrussels-laction-de-la-region-bruxelloise>

⁶ Bruxelles Environnement, Exposition de la population bruxelloise au bruit routier, Fiche documentée n°9, 2018, <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/les-sources-de-bruit/bruit-routier>

Moins de stress

La Ville 30 apporte une vitesse de déplacement plus homogène. Il n'est plus nécessaire de conduire brusquement avec des accélérations suivies de freinages, des tentatives de dépassement, etc. Le trafic est plus harmonieux, ce qui impacte le stress au volant.

En savoir plus :

<https://www.preventionroutiere.asso.fr/publication/le-stress-au-volant-2015/>

<https://stress.ooreka.fr/astuce/voir/536353/stress-au-volant>

Moins de pollution

En termes d'émissions dans l'air, l'optimum pour les moteurs thermiques (essence, diesel) se situe autour de 70 km/h pour la majorité des polluants sur la base de modèles de calculs d'émissions. En théorie, le passage de 50 à 30 km/h entraînerait donc une hausse des émissions. MAIS en ville, la vitesse moyenne pratiquée tourne davantage autour des 25 km/h, avec de nombreuses accélérations et décélérations. C'est donc plutôt le fait d'essayer d'avoir une conduite souple et économique qui peut influencer favorablement la qualité de l'air.

Plus de mobilité active

La Ville 30 donne plus de place à l'usage du vélo ou à la marche à pied. L'aménagement physique des rues, associé à des règles de vitesse et de circulation adaptées, joue un rôle influent sur la modification des habitudes de déplacements.

Pratiquer une mobilité plus active est bénéfique pour la santé. 30 minutes d'activités physiques par jour permettent de prévenir des pathologies comme l'obésité, les maladies cardiovasculaires, la dépression, etc. Une ville apaisée est également une ville plus active et plus saine.

La mobilité active a enfin un effet sur la pollution. La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants, grâce à un report même modeste des déplacements motorisés, ne peut être négligée.



« Avec la transition vers une Ville 30, nombreux sont ceux et celles qui devront faire preuve d'un grand sens de l'adaptation, engendrant parfois frustration et opposition. C'est comme ça à chaque changement. Mais avec le temps, on obtiendra un effet boule de neige, avec de plus en plus de gens qui adopteront le vélo ou la marche et profiteront ainsi d'une ville apaisée et agréable. Et dès lors, ce sera impossible d'imaginer une autre ville. »

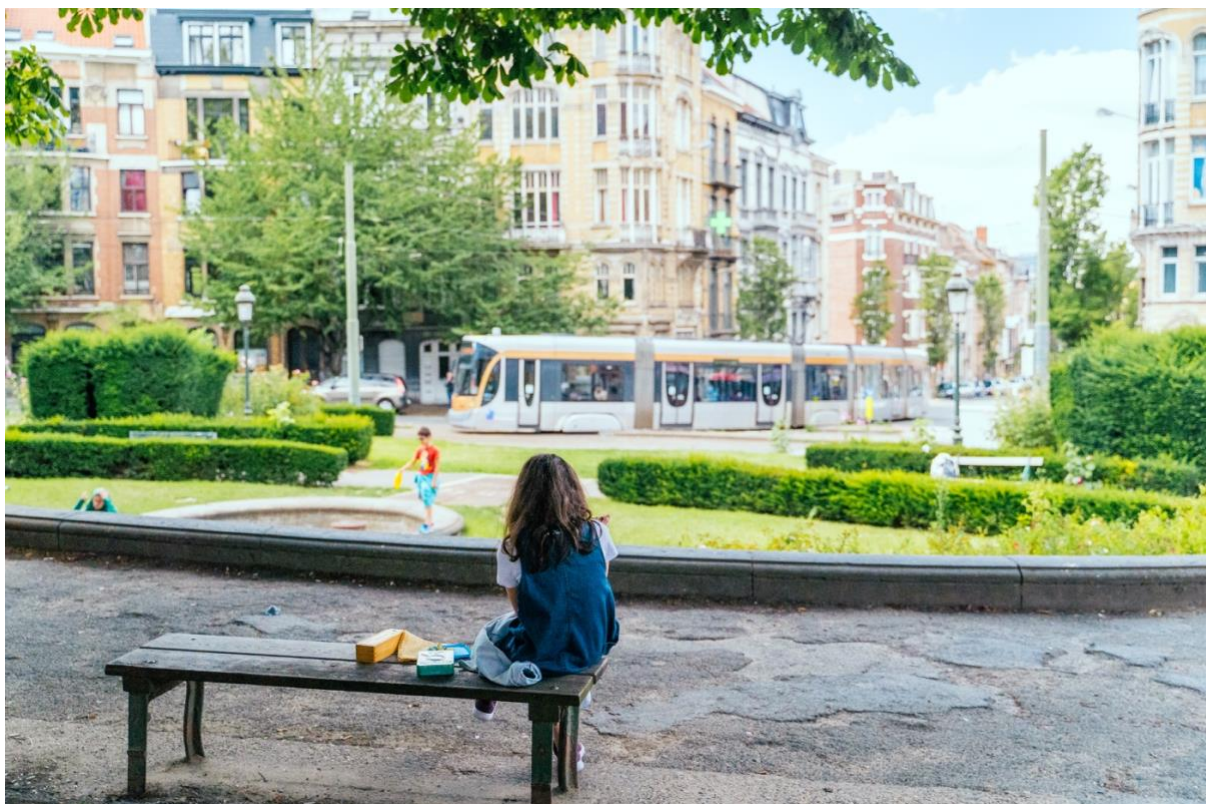
Bas De Geus, expert mobilité active (VUB – MFYS – MOBI)

Une ville plus conviviale

La Ville 30 rend possible :

- Un meilleur partage de l'espace public
- Le plan Good Move et ses aménagements urbains

A 30 km/h, les rues, les places, les zones urbaines et résidentielles sont plus accueillantes, plus sûres et plus confortables pour les habitants, les travailleurs et les visiteurs. La circulation est apaisée et tous les usagers de la route, automobilistes, cyclistes et piétons, enfants, personnes âgées, à mobilité réduite se déplacent en sécurité et cohabitent plus harmonieusement.



Un meilleur partage de l'espace public

A 30 km/h, les espaces réservés habituellement aux voitures sont plus sûrs, plus tranquilles et plus paisibles. Le partage entre piétons, cyclistes et conducteurs y est plus facile. Le plan Good Move prévoit par ailleurs des aménagements urbains pour rééquilibrer le partage de l'espace public.

Enquête publique Good Move 2019 (8000 personnes consultées en 2019)

71 % des participants sont favorables à vivre dans des quartiers plus arborés, calmes et sécurisés, avec davantage de place pour les activités du voisinage, même si cela implique moins de places réservées au stationnement en voirie.

74 % sont d'accord avec le fait d'évoluer dans des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures et à une vitesse compatible avec la vie locale (30km/h).



La Ville 30 ne se résume pas à un changement des vitesses autorisées. Cette mesure s'inscrit dans le Plan Régional de Mobilité Good Move construit grâce à la participation des 19 communes, de plus de 400 acteurs de la mobilité et de milliers de citoyens en Région de Bruxelles-Capitale, au travers de forums, de rencontres et d'ateliers participatifs. Ce plan, approuvé par le gouvernement bruxellois le 5 mars 2020, développe une approche transversale de la mobilité à l'échelle locale et de la qualité de l'espace public, en trois volets :

- La Ville 30 : réduire les vitesses pour une circulation apaisée.
- La mise en œuvre des mailles : tendre vers des quartiers calmes et accessibles.
- Les grands espaces publics : renforcer la qualité d'usage et l'animation urbaine.

Le Plan Régional de Mobilité vise, pour 2030, la création de 250 km² de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.

« Quelques km/h en moins font une énorme différence, ce qui améliorera à la fois la sécurité pour tou-te-s et une meilleure cohabitation entre tous les modes de déplacement présents sur la voie publique. Ceci impliquera peu de changements pour le Nord et le Sud d'Ixelles, dont les rues étaient déjà au régime des 30 km/h depuis plusieurs années. Par contre, davantage de rues de l'Ouest (quartiers Châtelain et Brugmann) et du centre (quartiers étangs et hôpital d'Ixelles) passeront du 50 au 30 km/h. »

Christos Doukeridis, Bourgmestre d'Ixelles

« Depuis deux ans, la zone 30 est de rigueur à Schaerbeek qui est une commune pilote. Notre objectif est de renforcer la sécurité routière et de rendre nos espaces publics plus agréables et moins stressants. Et les résultats sont là. Mais il ne suffit pas de se décréter « zone 30 ». Il faut pouvoir contrôler évidemment, aménager également l'espace public et surtout communiquer et travailler avec la population. C'est en effet une mesure difficile qui doit être comprise et partagée par une majorité de citoyens. »

Cecile Jodogne, Bourgmestre faisant fonction de Schaerbeek et Présidente du collège de police de la zone de police Bruxelles Nord (Schaerbeek, Evere et Saint-Josse-ten-Noode)

« Nous accueillons avec joie la Ville 30, qui est le fruit d'une mobilisation citoyenne pour la sécurité routière. Elle est néanmoins un point de départ, et non un point d'arrivée. Des infrastructures adaptées et des contrôles conséquents seront indispensables pour transformer Bruxelles en une ville véritablement accueillante pour tous - en particulier les enfants, les personnes âgées, et les PMR. »

Sophie Feyder, Porte-parole de Heroes for Zero

ROULER À 30, ICI ET AILLEURS

En adoptant la Ville 30, Bruxelles se positionne parmi les grandes villes pionnières de la Déclaration de Stockholm et rejoint le groupe des villes les plus avant-gardistes en termes de mobilité et d'environnement : Copenhague, Oslo, Berlin, Zurich, Vienne, Graz, Grenoble, Nantes, Bilbao, etc. Et bientôt Paris !

La déclaration de Stockholm

En février 2020, la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière appelait à une limitation de la vitesse au niveau mondial et invitait les États membres à s'efforcer de réduire de 50% le nombre de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière entre 2020 et 2030.

Bruxelles et 7 autres villes

De nombreuses villes européennes ont mené l'expérience de la Ville 30 : Copenhague, Oslo, Berlin, Zurich, Vienne, Graz, Grenoble, Nantes, Bilbao...

Toutes sont des succès. Aucune de ces villes n'a opéré de retour en arrière.

Elles ont été à la pointe d'un changement de paradigme qui s'impose aujourd'hui dans les décisions nationales, démontrant un basculement des mentalités.

Ainsi, aux Pays-Bas, la Chambre des représentants a approuvé le 26 octobre 2020 un plan visant à introduire une limite standard de 30 km/h dans les zones bâties, au lieu de 50 km/h.

En Espagne, le gouvernement a approuvé le 10 novembre 2020 un décret royal qui réduit la limite générale de 50 à 30 km/h sur les rues à une voie ou à une seule voie par sens de circulation, qui sont majoritaires dans les villes espagnoles (par exemple, 80 % des routes à Madrid).

Nous avons étudié sept villes européennes comparables à Bruxelles qui ont instauré la Ville 30.

GRAZ (Autriche)

Graz est la première grande ville européenne à avoir adopté le principe du 30 km/h comme règle générale sauf exceptions, dès 1992. Aujourd'hui, dans cette ville de 127,58 km², 80 % des rues sont limitées au 30 km/h. Un des objectifs de la mesure était d'améliorer la qualité de l'air (la ville est située dans une cuvette entourée de montagnes qui retiennent les nuages de pollution). Pour obtenir une diminution de la pression automobile, il fallait en parallèle encourager l'usage du vélo.

Les bénéfices clés

- Aujourd'hui, plus de 16 % des déplacements se font à vélo.
- Le nombre d'accidents avec blessés graves a diminué de 24 %.
- Personne ne songe à remettre la limitation à 30 km/h en question : un sondage de juillet 1992 indique que seulement 30% des habitants étaient favorables aux Zones 30 avant de lancer le projet. 8 mois plus tard, le taux de satisfaction passe à 52% pour arriver à 81% en 2002.

GRENOBLE (France)

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la ville de Grenoble et 14 communes de sa périphérie ont généralisé la limitation de vitesse en ville à 30 km/h, 50 km/h devenant une exception. Aujourd'hui, 45 des 49 communes urbaines ou rurales de la Métropole grenobloise ont rejoint la limitation à 30 km/h.

Cette opération s'inscrit dans une dynamique plus vaste de « Métropole apaisée », destinée à rééquilibrer l'espace public entre les différents usagers et modes de déplacement. En parallèle, Grenoble investissait dans un nouveau réseau cyclable structurant, le Chronovélo, 44 km de vélo-routes de 4 mètres de large.

Les bénéfices clés

Les résultats de cette politique ont été analysés par le bureau d'étude CEREMA⁷. Conclusions :

- Une baisse sensible des vitesses.
- Une « accidentalité » qui s'améliore, en nombre et en gravité, et les piétons particulièrement épargnés par les accidents.
- 61 % des piétons et 70 % des cyclistes sont favorables à la nouvelle réglementation.
- La motivation principale évoquée par les habitants est une meilleure sécurité (65 % des piétons et 78 % des cyclistes).
- Une diminution importante des trafics motorisés en ville entre 2016 et 2018 (- 9% de véhicules légers et - 20% de poids lourds).

« L'enjeu majeur pour les habitants de Grenoble, c'est finalement la sécurité pour les cyclistes et les piétons qui soutiennent d'ailleurs massivement cette mesure. La Ville à 30 km/h a permis une diminution de 30 % des accidents. Et le nombre de piétons victimes a été divisé par deux. C'est un changement de culture dans la façon d'aborder l'espace public qui nous permet de repenser l'accès à tous et en sécurité à un espace public apaisé. »

Eric Piolle, Maire de Grenoble

HELSINKI (Finlande)

Depuis 1992, Helsinki poursuit une politique d'abaissement des limitations de vitesse en zones habitées, dans un objectif volontariste de sécurité routière. Mais la capitale finlandaise veut aller plus loin et atteindre le niveau de 0 piétons ou cyclistes tués dans des accidents de la circulation.

Dans son Programme de développement de la sécurité du trafic (2015), Helsinki met l'accent sur quatre points : une mobilité sûre et responsable pour les enfants et les jeunes, une sécurité renforcée pour les piétons et les cyclistes, des principes clairs pour les limitations de vitesse et une coopération avec tous les acteurs de la cité.

Les bénéfices clés

- Le nombre de tués et blessés graves est passé de 150 en 1992 à 50 en 2015.
- Pour poursuivre cette diminution, Helsinki impose en mai 2019 des limites de vitesse de 30 km/h dans toutes les rues de tous les quartiers résidentiels.

7. Le Cerema est le Centre français d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

- En 2019, Helsinki, comme Oslo, peut se réjouir de n'avoir connu aucun décès de piétons ou de cyclistes dans des accidents de circulation.

« En 2018, Helsinki a limité la vitesse dans les rues de toutes ses zones résidentielles à 30 km/h. C'était une étape en plus dans une logique systématique de diminution des limites de vitesse pendant des décennies, et ce, depuis les années 1980. La réduction des limites de vitesse fut bénéfique pour Helsinki sous bien des aspects. La sécurité routière s'est améliorée, il y a moins d'accidents en vitesse modérée et les accidents entraînent moins de décès et moins de blessures invalidantes de façon permanente. Parmi les autres avantages, on peut citer la réduction du bruit, l'amélioration de la circulation, de la qualité de l'air, de la qualité générale des zones et des conditions pour marcher et faire du vélo. »

Anni Sinnemäki, Adjointe au maire d'Helsinki chargée de l'environnement urbain

VALENCE (Espagne)

Valence avait la réputation d'être la ville avec le plus d'excès de vitesse de toute l'Espagne. En 2015, la nouvelle majorité décide de prendre le taureau par les cornes.

Outre le développement de pistes cyclables, la création d'un ring cyclable et des investissements dans les transports publics, Valence met en place le Forum de la Mobilité qui regroupe plus de 80 parties prenantes de la vie de la cité.

Ensemble, elles dégagent les principes d'une nouvelle mobilité pour Valence avec un objectif central : reconquérir des espaces de vie pour les habitants et les fonctions de séjour. La Ville 30 (75 % des 948 km de rues) est un moyen pour garantir une meilleure cohabitation entre tous les modes de déplacements.

Le symbole clé

À la suite de la campagne « La plaça es teua », le réaménagement complet de la célèbre Plaça de l'Ajuntament au centre de Valence est le symbole salué internationalement de cette nouvelle politique de ville apaisée.

ZÜRICH (Suisse)

Réduire la vitesse pour réduire le bruit : la limitation de la vitesse de circulation à Zürich trouve sa motivation première dans la lutte contre la pollution sonore.

Les premières expériences étaient une limitation la nuit et remontent aux années 2010-2012. En Suisse, l'inversion de la norme 50 ou 30 est en cours de discussion au niveau fédéral mais sans attendre, Zürich a déjà installé les limitations à 30 km/h de jour comme de nuit sur 400 km de voiries (par rapport à 750 km).

Les bénéfices clés

- La vitesse mesurée sur les axes passés à 30 a effectivement baissé de 15 km/h.
- Grâce à cette diminution de la vitesse, les nuisances sonores ont diminué de 2,4 dB(A) en journée et jusqu'à 4,5 dB(A) la nuit, ce qui correspond à une diminution de plus de la moitié du trafic nocturne.
- En plus de ce calme retrouvé, le 30 km/h apporte une nette amélioration de la sécurité routière.

- L'enquête menée auprès de la population montre que la limitation à 30km/h est très bien acceptée par tous les groupes concernés (y compris les commerçants et les usagers des transports publics). Les piétons et les cyclistes sont les plus satisfaits. De nombreuses personnes interrogées ont le sentiment que la rue est moins bruyante et plus sûre.

LILLE (France)

Lille est la Ville 30 étudiée la plus proche de Bruxelles. Avant Paris, qui annonce ce changement pour 2021, la ville a décidé d'abaisser la vitesse maximale autorisée : pas plus de 30 km/h, partout ou presque. Une première en France pour une métropole de plus de 500.000 habitants.

L'objectif : améliorer la sécurité routière et apaiser la ville afin de favoriser la mobilité active. Le 19 août 2020, la mairie a commencé à abaisser la vitesse de circulation en centre-ville de 50 à 30 km/h dans le but de faire passer le centre lillois en zone 30 pour 88% de ses voiries, sauf les grands axes, ce qui est une progression rapide et importante. En octobre 2019, seulement 44% des rues étaient limitées à 30 km/h.

Le bénéfice clé

- Trois ans après un plan de circulation ayant réduit la place de la voiture, le nombre de cyclistes a déjà fortement augmenté (+55 % depuis 2016 selon une étude de l'ADAV8 et du CEREMA). Avec la zone 30, Lille espère accélérer encore la tendance. Il est trop tôt pour mesurer les résultats de ce changement.

BILBAO (Espagne)

Bilbao poursuit depuis une quinzaine d'années une stratégie de développement urbain durable.

Dès juin 2018, Bilbao a mis en œuvre la réduction de vitesse maximale à 30 km/h avec comme ambition de couvrir 87% des 477 km de ses rues, dans le triple objectif de réduire le bruit, diminuer la pollution et améliorer la sécurité routière.

Les résultats positifs de la mesure sur ces trois plans ont encouragé la ville basque, nommée ville européenne de l'année lors des Prix de l'urbanisme 2018, à annoncer en septembre 2020 l'extension de la limitation à 30 km/h à toutes les rues des 41,43 km² de son territoire urbain.

Le bénéfice clé

Bilbao est ainsi la première ville au monde de plus de 300 000 habitants à instaurer une limite de 30 km/h dans 100 % de ses rues, places et avenues. Grâce à un accompagnement des habitants et des professionnels, et une approche pédagogique, les groupes les plus inquiets au départ, notamment les conducteurs de taxis, les commerçants et les livreurs, constatent aujourd'hui que cette vitesse de pointe abaissée ne nuit en rien, bien au contraire, à la fluidité du trafic.

8 L'ADAV est l'Association Droit aux Vélos.

Sept enseignements clés de la Ville 30

1. La diminution effective de la vitesse moyenne dépend de la situation préalable de chaque ville, mais on observe une réduction manifeste dans toutes les villes étudiées.
2. Le plus grand bénéfice d'une Ville 30 est l'amélioration de la sécurité routière avec une diminution du nombre de blessés graves pouvant aller jusqu'à plus de 30%.
3. Aucune ville ne fait état d'une aggravation des temps de déplacement en voiture. On observe même des améliorations dues à un meilleur partage de l'espace public ou à une diminution de l'usage de la voiture individuelle.
4. Couplée à une politique cycliste ambitieuse, la Ville 30 permet un réel transfert modal vers la mobilité active.
5. A l'exception de Graz, la mise en œuvre de la Ville 30 est un concept très récent (après 2015), mais c'est une tendance qui s'accélère partout en Europe.
6. La Région bruxelloise sera la plus grande agglomération d'Europe à passer en Ville 30 si l'on se base sur sa superficie, sa population et sa densité de population.
7. Avec 85% des voiries limitées à 30 km/h, Bruxelles se classe dans la moyenne haute du classement des villes apaisées. En fonction de leurs caractéristiques urbanistiques, les autres Villes 30 conservent 15 à 20 % de leurs axes routiers à 50 km/h.

Toutes les villes 30 étudiées mettent par ailleurs en évidence les gains en matière de qualité de vie (diminution du ressenti de l'omniprésence de la voiture, gains de tranquillité et sentiment accru de sécurité liés à la diminution de vitesse et du bruit) exprimés par leurs habitants et visiteurs.

UNE IMPORTANTE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

30 km/h ici et là, et encore ici...

Pour sensibiliser les Bruxellois au passage en Ville 30, la campagne de communication menée par Bruxelles Mobilité est visible dès le 1^{er} décembre 2020.

Des affiches avec le chiffre 30 en version XXL sont apposées dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.



La campagne se déroulera en trois phases :

1. La première, lancée ce 1^{er} décembre 2020, a pour objectif d'informer les Bruxellois et les navetteurs. « 30 km/h presque partout dès 2021 ». Ce message est également décliné sur les réseaux sociaux ainsi qu'en radio afin de toucher un maximum d'automobilistes. Un toutes-boîtes sera distribué à toutes les adresses de la Région.
2. Dans les prochaines semaines, une seconde vague de communication mettra l'accent sur les bénéfices de la Ville 30. La campagne reflète ce message de simplicité : la Ville 30, c'est plus clair, plus simple, plus lisible.
3. La troisième phase de la campagne se déroulera en 2021. Le message sera répété, afin de conforter les changements de comportements, pour appliquer la règle des 30 km/h et accompagner le transfert modal.

UN MONITORING

La Ville 30 sera mesurée et évaluée.

Ce monitoring permettra à la fois de démontrer l'utilité de ce changement mais aussi de procéder à des adaptations, si nécessaire (ex : aménagement physique, rappel de signalisation, réglage des phases de feux...).

Le monitoring sera effectué dans les mois qui suivront la mise en œuvre de la Ville 30, dans 4 domaines : la vitesse, l'accidentologie, la mobilité active, l'environnement/la santé.

CONTACT PRESSE

Bruxelles Mobilité, Camille Thiry - 0499 58 81 99

Cabinet Elke Van den Brandt, Marie Thibaut de Maisières - 0477 25 19 51

Voice Agency, Simon Laval - press@voice.be - 0496 12 21 47

Plus d'infos sur : www.ville30.brussels