

LE
BULLETINPAS À PAS
VERS LA VILLE À 30RETOUR SUR LA 39^e JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

Alors que le débat politique autour de la Ville à 30 est lancé dans plusieurs villes de Suisse romande et que le cadre légal suisse permettra, dès le 1^{er} janvier 2023, une procédure simplifiée pour l'introduction de zones 30, Rue de l'Avenir a souhaité thématiser ce sujet lors de sa journée d'étude, qui a eu lieu le 30 septembre à Lausanne. En plus d'offrir un tour d'horizon des pratiques suisses et européennes, un rappel des effets bénéfiques du 30 km/h, désormais étudiés sous de multiples angles, a été effectué.

Sophie Hoehn, cheffe section Bruit routier à l'OFEV, nous a rappelé que le bruit lié à la circulation routière touche encore aujourd'hui plus d'un million de personnes en Suisse, de jour comme de nuit. Une limitation de la vitesse de 50 à 30 km/h permet de réduire le niveau de bruit d'environ 3 dB. Il a désormais été démontré que les effets sur la santé d'une telle réduction sont significatifs et que cette mesure, qui plus est généralement peu coûteuse, permet de protéger efficacement les personnes concernées de la gêne et des troubles du sommeil liés au bruit (voir aussi *Bulletin 1/2020*).

Le 30 offre également un gain pour la sécurité des usagers et usagères, comme l'a mentionné Lucien Combaz du bpa. À 30 km/h, la distance d'arrêt (réaction et freinage) est réduite

d'environ 20 m, permettant de diminuer l'occurrence et la gravité des accidents. Un modèle mettant en corrélation la vitesse et l'accidentalité permet de démontrer qu'un tiers des accidents graves pourraient être évités avec une introduction plus systématique du 30 km/h.

Au niveau international, l'ONU et l'OCDE recommandent de baisser les vitesses pour rendre nos villes plus vivables. Alors quels sont (encore) les points de blocage pour la mise en œuvre de la ville à 30? Et surtout quelles sont les pistes et possibilités pour les surmonter? Quelques réponses sont à trouver dans les articles de ce bulletin, qui reflète une partie des riches échanges de la journée d'étude 2022. ●

Lucile Develey



LA SIHLFELDSTRASSE ET TOUT UN SECTEUR à l'Ouest de la Ville de Zurich sont passés à 30 (et partiellement en zone de rencontre) en 2009. Une enquête menée à large échelle a pu démontrer les bénéfices ressentis par la population. (Photo: Rue de l'Avenir)

L'invité

UN REGARD SUR LA 39^e JOURNÉE D'ÉTUDE

Benoît Ziegler

Alors qu'en France et ailleurs en Europe la ville à 30 fait école, la Suisse peine à rattraper son retard. Toutefois, les villes romandes vont de l'avant et montrent que l'apaisement de la ville est réaliste et réalisable. Quelques pensées inspirées par la journée Rue de l'Avenir de septembre 2022.

Le 30, encore un sujet? «En France, le 30 km/h n'est plus un sujet» disait Thierry Marchand, de la Ville de Lorient dans son exposé. Cela ne veut pas dire qu'on n'en parle plus, mais Thierry Marchand exprime que, dans un nombre croissant de villes, la vitesse à 30 km/h en localité comme principe de base est devenue normalité. D'autres régimes de vitesse sont possibles mais doivent être exception! L'idée même d'apaiser les vitesses est devenue évidente.

Durant la journée, on entend malheureusement que la Suisse, elle, aurait du retard dans ce domaine. Que la complexité de la législation fédérale ne permettrait pas la mise en œuvre rapide. Que les mentalités des régions rurales ne seraient pas encore prêtes. Que le sujet des véhicules d'urgence nécessiterait

encore des clarifications. Mais on entend aussi le rappel implacable des fondements: l'abaissement des vitesses n'a presque que des avantages pour la collectivité.

APRÈS TANT D'ANNÉES DE DISCUSSIONS ET D'ÉNERGIE ENGAGÉE, LA MODÉRATION DES VITESSES EN MILIEU URBAIN DEVIENT RÉALITÉ.

Une dynamique en marche

Et puis, on apprend que plusieurs villes suisses ont enclenché la mise en œuvre. À Genève, on prend actuellement les arrêts

de circulation nécessaires pour passer une grande partie des axes urbains au régime de 30 km/h. À Lausanne, après le 30 généralisé de nuit – générant une grande majorité de réactions positives de la population qui dort mieux la nuit – la prochaine étape, en cours de réflexion, permettra de passer une partie des axes urbains à 30 km/h également de jour. En Suisse alémanique, la même dynamique est également lancée. Bâle-Ville a décidé le 30 km/h généralisé. La ville de Zurich avance pas à pas en instaurant le 30 km/h sur les axes principaux par tronçon, au gré des opportunités. Même les villes de taille moyenne, Saint-Gall notamment, prennent des mesures similaires.

Et après le 30?

Avec les échanges de cette journée, on peut être pris d'un certain vertige. Après tant d'années de discussions et d'énergie engagée, la modération des vitesses en milieu urbain devient réalité. Du point de vue technique, il ne s'agit plus de convaincre, mais de mettre en œuvre!

Certes tout n'est pas abouti. Il y a beaucoup à faire et les besoins en ingénierie des transports et aménagement de l'espace urbain ne faibliront pas ces prochaines années. Mais si les débats publics ne seront plus accaparés par le questionnement de l'abaissement de la vitesse, il deviendra alors possible d'aborder la prochaine discussion sensible: celle de la nécessaire diminution de notre frénésie de mobilité dans le but de respecter un contrat que nous avons maintenant signé tous et toutes: la neutralité climatique à l'horizon 2050! ●

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.

SECRETARIAT

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

PHOTO COUVERTURE

Zone 30 de quartier résidentiel, avec aménagements légers et en mixité. (Photo: Dominique von der Mühl)

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro:
L. Deveyly et C. Beglinger

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Deveyly; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

LE 30 KM/H ET LES TRANSPORTS PUBLICS

Françoise Lanci-Montant

À l'heure où les limitations de vitesse à 30 km/h se généralisent et concernent de plus en plus d'axes où circulent des transports publics, l'ATE publiera en janvier 2023 une étude qui analyse la littérature existante et les pratiques actuelles de planification et dont les grandes lignes ont été présentées, en avant-première, à la journée de Rue de l'Avenir.



LES BUS PARCOURENT LA SCHWARZENBURGSTRASSE DE KÖNIZ, AXE PRINCIPAL EN ZONE 30, depuis plus de 15 ans.
(Photo : Rue de l'Avenir)

Cette étude fournit une image objective des impacts de la limitation de vitesse à 30 km/h sur la circulation des transports publics (TP), une cohabitation qui est souvent au cœur des débats.

Le temps de trajet est soumis à de multiples facteurs

La vitesse de circulation n'est qu'un des facteurs qui influence le temps de trajet des TP. Les distances entre les arrêts, la sinuosité du parcours, la priorité donnée aux bus aux carrefours à feux, la présence de voies propres, la connexion entre les différentes lignes TP et les conflits avec les autres modes de transport ont autant d'impact, si ce n'est plus, sur la vitesse et la qualité des déplacements en transports publics. De plus, l'impact de la limitation à 30 km/h sur le temps de trajet des transports publics est faible. La perte de temps mesurée effective est estimée à 1,5 secondes pour 100 m de trajet.

L'apaisement des vitesses a aussi des effets positifs pour les TP

Les flux de trafic sont plus homogènes et réguliers à faible vitesse, ce qui favorise la fluidité de la circulation aussi pour les transports publics et crée des conditions

d'exploitation plus stables. Sans oublier les bénéfices de l'abaissement des vitesses sur l'accidentologie, la qualité de transport pour les usagers, l'environnement et le bruit.

L'IMPACT DE LA LIMITATION À 30 KM/H SUR LE TEMPS DE TRAJET DES TRANSPORTS PUBLICS EST FAIBLE.

L'impact varie selon le contexte

Un modèle d'impact montre qu'en milieu urbain, où les besoins en limitation à 30 km/h sont les plus élevés, l'impact sur les vitesses est le plus bas. Il s'agit généralement d'axes où le trafic est déjà dense, les arrêts de transports publics rapprochés et les traversées piétonnes ou feux de signalisation nombreux. Dans ce contexte, la vitesse de pointe des bus et trams ne dépasse en réalité presque jamais le 30 km/h.

Des mesures compensatoires peuvent être appliquées si besoin

Dans les cas isolés où la réduction de la vitesse crée tout de même un allongement

des temps de parcours, des mesures compensatoires peuvent être appliquées, comme la priorité donnée aux transports publics aux carrefours, la création de voies propres, l'adaptation des horaires ou des investissements dans les infrastructures, voir le recours à des véhicules supplémentaires avec l'aide financière des pouvoirs publics.

Cerise sur le gâteau, on constate non seulement que les transports publics ne perdent pas leur attractivité lors de limitations de vitesse à 30 km/h mais que, si un report modal s'opère, il ne se fait généralement pas vers la voiture, soumise aux mêmes contraintes de limitation de vitesse, mais plutôt en faveur du vélo, qui gagne en attractivité dans un espace public apaisé.

Et à Lausanne ?

Force est de constater que, à Lausanne, la cohabitation entre transports publics et limitation à 30 km/h se passe globalement sans difficultés. Dans sa présentation, Samuel Frechet, chef de projet des TL, a souligné l'importance de s'adapter aux nouvelles conditions cadres, dictées par les enjeux climatiques et le plan climat vaudois entre autres.

Il a également relevé que, plus que la limitation de la vitesse, c'est la question des aménagements qui est centrale. Les bus sont surtout gênés par les chicanes dans les zones 30 ou les zones de rencontre, comme les pertes de priorité, les véhicules mal garés et les gendarmes couchés qui impactent le confort dans le véhicule et génèrent du stress pour les conducteurs.

Quant à l'impact de l'introduction du 30 km/h de nuit, il a été limité grâce à des simulations préalables et des mesures complémentaires, dont la priorité donnée à l'axe du bus ou la mise au clignotant des feux la nuit. ●

LAUSANNE, BIENTÔT UNE VILLE À 30 ?

Valérie Sauter

La Ville de Lausanne a été pionnière en introduisant le 30 km/h sur ses grands axes durant la nuit. Dix mois plus tard, elle en tire un bilan très positif et prévoit de généraliser le 30 km/h dans tous les quartiers d'ici la fin de la législature. Elle met en œuvre les adaptations nécessaires afin que cela soit favorable aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun.

En septembre 2021, la Ville de Lausanne est passée au 30 km/h presque généralisé durant la nuit sur son territoire urbain.

Première ville suisse à 30 de nuit

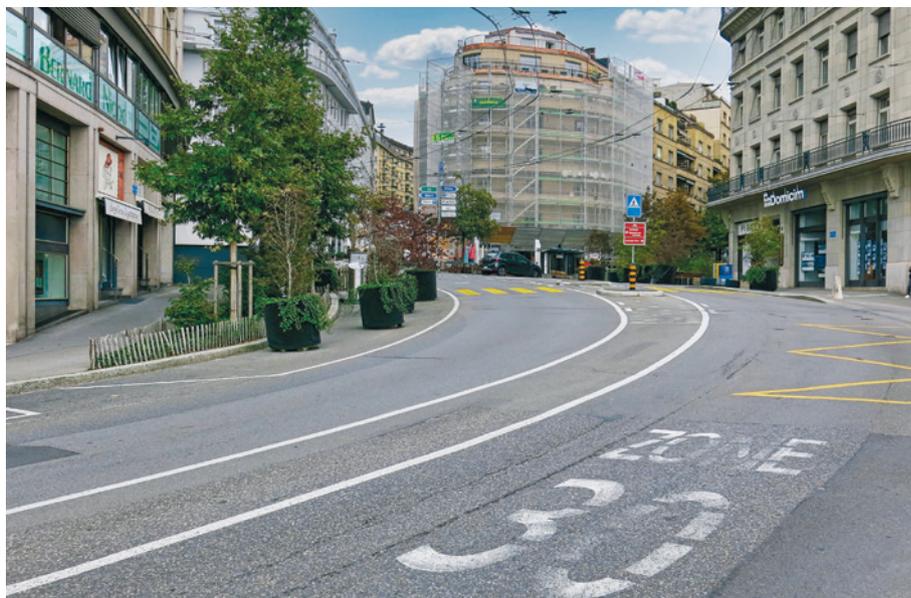
Plus de 60 indicateurs de vitesse électroniques ont été installés et la régulation des carrefours à feux a été modifiée, passant au clignotant entre 22 heures et 6 heures du matin. Lors de la Journée Rue de l'Avenir, Núria Medir Benito et Stéphane Bolognini du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics de la Ville de Lausanne ont effectué un tour d'horizon des défis et enjeux de ce changement.

Bilan positif sur le terrain

Dix mois après cette mise en œuvre, la Municipalité en tire un bilan très positif. Les vitesses V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules enregistrés) ont considérablement diminué, se situant à 36 km/h en moyenne durant la nuit, et les valeurs de pointes dues à des vitesses excessives de plus de 70 km/h (les plus dérangeantes en termes de bruit) ont quasiment disparu. De plus, les vitesses de nuit sont restées stables, confirmant une prise d'habitude des usagers, et aucun report de circulation sur d'autres axes n'a été constaté.

Retour favorable de la population

Le retour des habitants a été lui aussi très favorable: courriers, mails et cartes de remerciements ont été adressés à l'administration communale, certifiant une meilleure qualité de sommeil des riverains. Les retours négatifs sont venus de personnes ne résidant



**SUR L'AXE PRINCIPAL DE LA PLACE
BENJAMIN-CONSTANT**

la circulation reste importante bien qu'apaisée et le passage piéton a donc sa raison d'être.
(Photo: Rue de l'Avenir)

pas à Lausanne ou de lausannois-e-s se plaignant que la mesure ne soit pas appliquée dans leur propre rue!

Axes à 30 en journée

Au vu de ces résultats positifs, la Municipalité souhaite étendre la limitation à 30 aussi en journée, d'ici 2030. Cela figure dans son plan directeur, avalisé par le Conseil communal le 22 novembre dernier. La ville devra maintenant mener une expertise approfondie par

contestée, ces règles ne sont généralement pas problématiques dans des rues de quartier, avec des volumes de trafic modestes. Maintenant que les communes et cantons découvrent les avantages du 30 km/h aussi sur des axes à fort trafic, elles se révèlent parfois inappropriées. Les priorités de droite ne sont par exemple pas adaptées à la circulation des bus prioritaires. Jusqu'à présent, les communes ont principalement dû utiliser d'autres instruments, parfois coûteux, tels que l'aménagement de trottoirs traversants ou l'introduction d'une limitation à 30 km/h plutôt que l'élargissement d'une zone 30 pourtant adjacente. Ainsi, la Ville de Lausanne pourrait appliquer une limitation à 30 km/h sur ses grands axes afin d'y bénéficier des avantages du 30 km/h, sans les contraintes actuelles liées à une mise en zone 30.

**LES INDICATEURS DE
VITESSES, MÊME ÉTEINTS,
MODÈRENT DE FAÇON
EFFICACE LES VITESSES.**

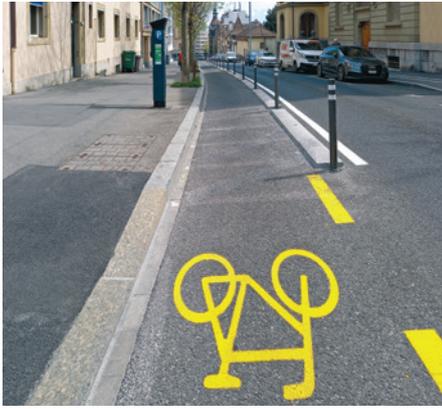
tronçon afin d'évaluer la nécessité de cette mesure, son adéquation et son acceptabilité, conformément à l'Ordonnance sur la signalisation routière.

Réglementation des zones 30 problématique

L'introduction de zones 30 s'accompagne dans la règle de la suppression des passages piétons et de la généralisation de la priorité de droite aux croisements. Même si la question des passages piétons est souvent

L'exemple de la place Benjamin-Constant

Certains axes principaux centraux ont déjà eu l'occasion d'être modérés. Lors de la visite de terrain, Fabien Roland, Chef de la division Espaces publics, nous a présenté la place Benjamin-Constant. Depuis les années 90 déjà, la ville de Lausanne prévoyait son réaménagement. C'est suite à la pandémie de Covid que des aménagements ont été entrepris afin que ce carrefour en étoile, avec vue imprenable sur le lac et les Alpes et entouré de bâtiments d'une certaine qualité esthétique,



PISTE CYCLABLE AMÉNAGÉE

sur l'Av. de France, rue en montée (7,5%), à sens unique et à 30 km/h, accueillant 3000 véhicules par jour ainsi qu'une ligne de bus.
(Photo : Ville de Lausanne)

soit apaisé. Une zone 30 y a été établie avec les aménagements y-relatifs (priorité de droite, rétrécissement de la chaussée, ...). Si ces mesures ont permis la modération des vitesses de circulation, elles n'ont pas suffi à réduire le trafic, qui est resté élevé (plus de 13000 véh/j). Des ajustements ont dû être effectués et deux passages piétons y ont immédiatement été réaménagés.

Le 30 et le vélo

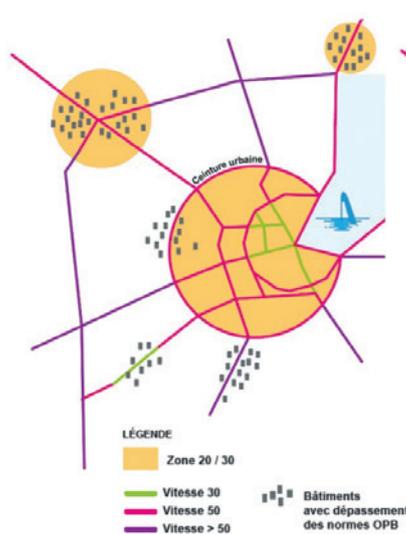
Le passage de 50 à 30 km/h peut permettre d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'augmenter l'efficacité du vélo par rapport à la voiture. Il permet aussi d'augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo, ainsi que celui des contresens cyclables, puisque le TIM nécessite dès lors une moindre largeur de chaussée. À Lausanne, l'introduction de contresens cyclables devient ainsi automatique dès qu'une route à 30 km/h a un gabarit minimal de 3,60 m de large. Cependant, l'introduction du 30 km/h ne suffit souvent pas à elle seule à rendre les axes vélos sûrs et attractifs et la Ville voit la nécessité d'adapter l'aménagement à la situation. Ainsi les contresens cyclables sont munis de pictogrammes et les accroches en entrée de rue sont marquées. Le marquage de bande cyclable se fait si des bus circulent en contresens. Si le trafic de véhicules est fort ou le différentiel de vitesse entre les voitures et les vélos est important (montées), alors une bande cyclable est aménagée. Des chicanes pourront être aménagées, mais entre le TIM et la voie cyclable, afin que les vélos ne soient pas détournés de leur trajectoire. Enfin, dans des cas exceptionnels et lorsqu'une bande cyclable n'apporte pas la sécurité escomptée, une piste cyclable séparée de la circulation routière sera aménagée. Pour la Ville de Lausanne, c'est seulement avec ces mesures complémentaires que la modération à 30 km/h est favorable aux vélos. ●

GENÈVE : NOUVELLE STRATÉGIE DE VITESSE POUR LE CANTON ?

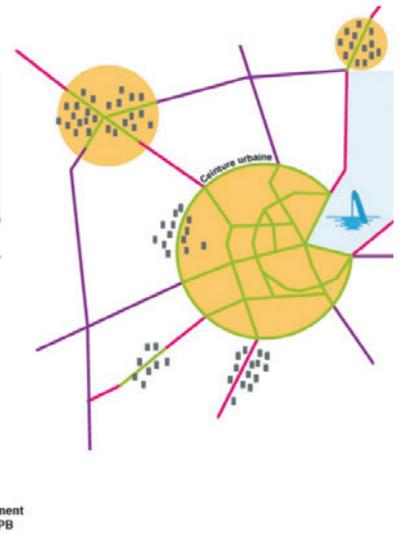
Dans le Canton de Genève, 120 000 habitants sont confrontés à des niveaux de bruit dépassant les normes fédérales et le canton occupe le 3^e rang s'agissant du nombre de personnes exposées au bruit routier excessif. En 2016, 68% des Genevois·es ont accepté la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Celle-ci définit des principes de vitesse pouvant être résumés comme suit : 30 km/h sur les axes principaux dans le centre et zones à priorité piétonne ; 30 km/h dans les quartiers du reste de la ville et des centres urbains ; les traversées de localités à 30 km/h.

Fort de ce constat et afin d'appliquer cette loi, le Conseil d'État a élaboré, après une large consultation réalisée au printemps 2021, une stratégie de vitesse. Celle-ci applique les prescriptions de la loi, en proposant aussi pour les axes structurants du centre d'harmoniser les vitesses diurnes à 50 km/h et d'abaisser les vitesses nocturnes à 30 km/h. La même mesure est proposée pour la ceinture urbaine, mais seulement en cas de dépassement des valeurs limites d'immission la nuit. Les autres axes structurants du canton passeraient à 50 km/h la nuit en cas de dépassement de bruit.

Stratégie de vitesse de jour



Stratégie de vitesse de nuit



La vitesse des axes structurants reste donc inchangée de jour, limitant ainsi l'impact sur les TP, les commerces et les taxis. Suite à l'arrêté publié le 10 octobre afin de permettre sa mise en œuvre, cette stratégie devait se déployer jusqu'à fin 2022 pour le centre puis dès début 2023 pour le reste. Plusieurs recours ont cependant été déposés contre cet arrêté, retardant l'application de cette stratégie de limitation de vitesse. ●

CONCEPT DE VITESSES PROPOSÉ DANS LE CANTON DE GENÈVE

Dossier d'enquête publique « Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier » du Canton de Genève, juin 2022



Villes romandes en mouvement

RENENS: UN LABORATOIRE RÉJOUISSANT

Françoise Lanci-Montant

La visite de la ville de Renens et les présentations de Tinetta Maystre, municipale en charge de l'urbanisme et des travaux, ainsi que de l'architecte de la ville Philippe de Almeida, et de Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce au Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) ont permis aux délégués du Réseau RUES de se rendre compte du chemin accompli depuis la généralisation des zones 30, il y a maintenant 13 ans.

L'histoire de Renens et son développement sont fortement liés au développement du train, qui occupe 10% de son territoire. Renens, qui compte maintenant 21000 habitants, a connu une forte croissance entre les années 1950 et 1970, années pendant lesquelles sa population a triplé. En 2009 déjà, 19 km de routes ont été passées en zone 30. Une mesure d'envergure, courageuse et innovante en Suisse romande, qui a été accompagnée d'une large campagne de communication.

Les nombreux chantiers en cours, liés à l'arrivée d'une nouvelle ligne de tram, permettent de développer de nouvelles pratiques. Après avoir supprimé temporairement des feux, la commune a observé que les usagers se responsabilisent et il a été décidé de ne pas rétablir les feux ou signalétiques à certains endroits. De nouveaux itinéraires piéton et vélo ont aussi pu être identifiés en suivant les lignes de désir apparues. Ainsi, un premier constat réjouissant a montré que l'apaisement de la circulation ne s'est pas limité aux rues limitées à 30 km/h et que les tronçons restés à 50 km/h se sont apaisés également.

Les traversées, le point faible

Les problèmes se sont cristallisés essentiellement autour de la disparition des passages

piétons, en particulier sur le chemin de l'école. Ce qui a été confirmé en 2020, par un bilan réalisé auprès des écoliers et complété par l'accidentologie. Les traversées restent un point faible pour les usagers.

Des zones 30 qui font effet de révélateur

Philippe de Almeida a souligné que la mise en place des zones 30 a permis de « détricoter » le système routier de la commune. En modifiant certains axes ou en mettant des rues à double sens, un nouveau schéma de circulation a vu le jour et il est devenu évident que certaines routes peuvent être fermées à la circulation. Sans la vision et le courage politique qui ont porté la réalisation de tous ces projets, rien de tout cela n'aurait vu le jour. Enfin, l'une des forces de Renens est de faire partie d'une région, l'Ouest lausannois, qui s'est dotée d'un Bureau de développement territorial et d'un plan piéton pour la totalité de son territoire, ce qui garantit la cohérence des mesures dans les huit communes concernées. ●

PIÉTONNISATION, RÉDUCTION DES VOIES DE CIRCULATION, ARBORISATION, CRÉATION d'une passerelle pour les mobilités actives et réfection de la gare donnent une nouvelle identité à ce lieu central (Photo: Françoise Lanci-Montant).

LE RÉSEAU RUES ENRICHIT LES PRATIQUES ENTRE PAYS FRANCOPHONES

Faire évoluer la mobilité et promouvoir des aménagements conviviaux et sûrs, c'est le credo des membres de ce réseau francophone, qui se définit comme un « incubateur d'idées » et un « bouillon d'inspiration ».

Depuis 18 ans, le Réseau RUES rassemble une quinzaine d'associations, organismes gouvernementaux et centres de recherche de Belgique, France, Suisse, Italie, du Québec et du Luxembourg qui se retrouvent chaque année pour partager les bonnes pratiques et s'informer des évolutions et avancées dans leurs différents pays. Organisées à tour de rôle dans l'un des pays de ses membres, ces réunions sont aussi l'occasion de rencontrer les élus et les services techniques des villes d'accueil. C'est Lausanne et Renens qui ont accueilli la 17^e rencontre du Réseau RUES, en septembre dernier, l'occasion de découvrir la piétonisation et les aménagements autour de la gare de Renens, ainsi que l'historique du passage novateur à 30 km/h en 2010.



LA 17^e RENCONTRE DU RÉSEAU RUES À RENENS en septembre 2022.

Comme le résume un de ses membres, « voir ce qui est réalisé ailleurs montre le champ des possibles, nous inspire pour adapter ensuite ces pratiques et réalisation aux contraintes de notre pays. » Ainsi, les zones de rencontres suisses ont inspiré la pratique française, luxembourgeoise et québécoise. Le Code de la Rue initié par la Belgique a été largement adopté ensuite en France. Les rues scolaires françaises ont essaimé dans le Piémont et les Plans de mobilité scolaire suisses et italiens ont bénéficié de leurs réflexions communes. Le Réseau Rues c'est surtout une vision partagée de la mobilité et de l'évolution de l'espace public et un réseau efficace qui s'inspire des différentes pratiques et les adapte à ses contraintes nationales. ●

30 KM/H EN LOCALITÉ: LE NOUVEAU STANDARD ?

Yves Delacrétaz

Au travers d'un panorama d'expériences de généralisation du 30 km/h dans divers pays européens, présenté lors de la Journée, force est de constater que la Suisse est actuellement plutôt conservatrice dans ce domaine et que les pionniers sont à chercher en Espagne, en France ou en Belgique. Le bilan des réalisations dans ces pays apparaît très encourageant.



En France, c'est la loi «Notre» qui autorise depuis 2015 le maire à fixer la limitation de vitesse sur tout ou partie de la voirie urbaine, ouvrant légalement la possibilité d'une ville ou d'un village à 30.

La multiplication des villes à 30 en France

La métropole de Grenoble a été la première à saisir cette opportunité: en 2016, 43 de ses 47 communes ont choisi de généraliser le 30 km/h. Le principe consiste à inverser la règle: une seule grande zone 30 par commune, dans laquelle quelques axes maintenus à 50 km/h sont spécifiquement signalés. À l'intérieur de la ville à 30, la signalisation de limitation de vitesse est réalisée uniquement par des marquages au sol. Une évaluation réalisée à Grenoble montre que cette signalisation est bien comprise par les usagers. En 2019 elle entre dans la réglementation française.

Depuis 2019 on assiste à une multiplication des «Villes à 30», dont Paris, en août 2021, a particulièrement marqué les esprits en Suisse. En 2022, plus de trente villes françaises ont franchi le cap, telles que Lyon, Lille, Bordeaux, Strasbourg, Nantes ou Montpellier. La ville à 30 n'est pas comprise comme un but en soi, mais comme un élément d'une politique plus large de requalification de la ville, fondée sur une offre de mobilité diversifiée, une

redéfinition de l'espace public et l'organisation de services de proximité. Dans cette perspective, la limitation de la vitesse ne suffit pas à obtenir la diminution nécessaire des volumes de trafic. Un outil légal du type des zones à trafic limité italiennes (ZTL) est envisagé: il existe depuis 2012 à Nantes, 2016 à Grenoble et fait l'objet d'une expérimentation à Rennes depuis juillet 2022.

En Espagne, une réforme globale

L'Espagne a mis en vigueur en mai 2021 une réforme de sa réglementation de la circulation dans les localités, limitant la vitesse à 30 km/h sur toutes les rues ayant uniquement une voie par sens et 20 km/h pour les rues sans trottoir. 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 (voir *Bulletin Rue de l'Avenir* n°1, 2021). Le monitoring réalisé par le gouvernement durant l'année suivante montre que la limitation de vitesse est globalement respectée et que les décès routiers ont diminué de 20 à 30%, particulièrement chez les cyclistes et piétons, ainsi que les personnes âgées.

Le 30 comme règle générale à Bruxelles

À Bruxelles, c'est en janvier 2021 que tout a basculé. La législation belge permettant

L'AVENUE DE CLICHY (25 000 VÉH./J)

était l'un des axes principaux les plus accidentogènes de Paris avant sa limitation à 30 km/h en 2013. (Photo: Rue de l'Avenir)

À BARCELONE, LE PASSAGE AU 30 A ÉTÉ ACCÉLÉRÉ par la crise sanitaire de 2020. (Photo: Rue de l'Avenir)

aux régions d'édicter leurs propres règles de circulation, la Région Bruxelles Capitale a adopté le 30 km/h comme règle générale, avec possibilité pour les gestionnaires de voiries de décider des exceptions (voir *Bulletin Rue de l'Avenir* n°1, 2021 et l'interview en fin de ce bulletin). Le monitoring a montré une diminution marquée des vitesses pratiquées, également sur les axes où la limitation de vitesse est restée à 50 km/h. Le bruit a baissé d'environ 2 décibels en journée jusqu'à 4,8 décibels de nuit.

Et ailleurs ?

Le Royaume-Uni s'apprête à suivre le mouvement: le Pays de Galles a décidé d'introduire le 30 généralisé en 2023 (avec maintien d'axes principaux à 50 au cas par cas) et l'Écosse prévoit de faire de même en 2025. L'Allemagne semble rester en retrait de cette mouvance, mais 300 villes et communes ont signé en septembre 2022 l'initiative «Des villes vivables grâce à des vitesses appropriées», réclamant une simplification des procédures pour l'introduction du 30 km/h. ●

BRUXELLES, VILLE 30

Par Etienne Doyen

Isabelle Janssens est la coordinatrice de la Cellule Sécurité Routière au sein de Bruxelles-Mobilité, l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière. Elle est en charge du plan d'action de sécurité routière « Vision Zéro » et de la Ville 30 et également membre du Réseau Rues (voir p. 6).



ISABELLE JANSSENS

Géographe-urbaniste.
Coordinatrice de la Cellule
Sécurité Routière à
Bruxelles-Mobilité

Bruxelles à 30, ça veut dire quoi ?

Nous avons inversé la règle du code de la route: désormais, le 30 km/h est le régime de vitesse par défaut dans l'agglomération¹. Le 50 km/h va devenir l'exception. Concrètement, nous avons remplacé les panneaux 50 d'entrée d'agglomération par des 30, et enlevé les panneaux 30 qui existaient en ville pour signaler les zones 30 historiques (sauf exceptions).

Quel est le pourcentage de voiries concernées ?

À priori c'est 100% des voiries, sauf exceptions. On ne souhaite pas atteindre un pourcentage. C'est la logique inverse. Le terme « Ville 30 » traduit d'ailleurs cette volonté. C'est aussi un terme de communication, qui traduit ce changement et permet

de l'expliquer à la population. Le message qu'on veut faire passer: « à Bruxelles, on gère sa vitesse ».

Les axes principaux du trafic automobile sont-ils compris dans ce régime ?

Non. Certains axes, notamment les axes spécialisés voiture de notre planification, sont à 50 km/h. Ces axes sont (ou vont être) dotés d'aménagements cyclables et piétons séparés. Sur ces voiries, le concept 50 est adéquat. De manière générale, des critères ont été établis pour déterminer les voies faisant exception au 30 km/h.

Un an et demi après le passage à 30, observez-vous des changements sur les usages de la rue à Bruxelles ?

C'est difficile à dire à ce stade, car la Ville 30 a été mise en œuvre en même temps que d'autres mesures majeures. Le centre de la ville a été mis en zone de rencontre (20 km/h) depuis le Covid; il y a de nouvelles pistes cyclables; les mailles de circulation apaisée se mettent en œuvre dans les quartiers (plan Good Move). En plus, le Covid a changé les habitudes pendant quelques temps. Ce qu'on peut dire après évaluation, c'est que les différents indicateurs sont positifs: la vitesse moyenne, le bruit et l'accidentologie ont diminué depuis l'introduction de la Ville 30, y compris sur les axes restés à 50 km/h.

Comment s'est passée la mise en œuvre ?

Changer tous les panneaux en une nuit était compliqué! Quelques panneaux zone 30 traînent encore probablement sur le terrain... Plus largement, la mise en œuvre de ce projet a été un cas d'école de politique de mobilité: information, infrastructure, contrôle-sanction et monitoring. Le contrôle des vitesses est en cours, le respect la limitation à 30 km/h permet d'aller dans le sens d'autres planifications, notamment notre programme de sécurité routière « Vision Zéro ». Il y a un ensemble de plans qui convergent vers un même objectif et se renforcent mutuellement.

Quelles sont les suites de la Ville 30 ?

Nous devons peaufiner les aménagements, et réduire le nombre d'exceptions (passer des axes 50 à 30). Ces « conversions » d'axes se font progressivement.

Avez-vous un conseil pour d'autres villes souhaitant franchir le pas ?

Il faut y croire. Il faut être patient. En 2012, j'ai organisé un colloque sur la ville 30 à

Bruxelles, on parlait déjà de cela. Il faut insister, répéter les arguments en faveur de la ville 30. Il faut aussi être inclusif, la ville 30 n'est pas uniquement pour les piétons et les cyclistes. Une étude à Londres a montré que le public qui bénéficie le plus du passage à 30, ce sont les automobilistes². À 30 km/h la ceinture de sécurité joue parfaitement son rôle, elle vous protège sans vous abîmer. La ville 30 est ainsi bonne pour tout le monde. Il faut éviter de créer des oppositions entre usagers motorisés et les autres. Il y a cette notion de risque maximal que nous acceptons en tant que ville de faire courir à l'ensemble de nos usagers. Le 30 km/h expose les citoyens à un risque acceptable lors des déplacements.

Que signifie ce prix Rue de l'Avenir 2022 pour vous ?

J'étais très émue. Depuis 2001, j'ai toujours travaillé sur le sujet: d'abord la zone 30, puis la modération des vitesses en milieu urbain, ensuite ce colloque Ville 30 en 2012, et plein d'autres activités. Cela représente 20 ans de concrétisations, 20 ans de travail! ●

1 L'agglomération de Bruxelles, en tant que Région, a la compétence du code de la route.

2 Grundy Chris et al., Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis, BMJ 2009.

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (1,2 MILLIONS D'HABITANTS) EST DEVENUE « VILLE 30 » DEPUIS 18 MOIS



Pour récompenser l'ambition et la détermination de ses autorités, le président de Rue de l'Avenir suisse, Yves Delacrétaz, a remis à la capitale belge le prix Rue de l'Avenir 2022. Isabelle Janssens, une des nombreuses cheffes ouvrières du projet, était déléguée par le Ministère de la Région Bruxelles-Capitale pour recevoir le prix lors de la journée, où elle nous en a également présenté les grandes étapes.