

RUE DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



AXES PRINCIPAUX À 30 KM/H

VINGT ANS D'AVANCÉES – MENACES SUR LE FUTUR

C'était il y a 20 ans : le réaménagement de la Schwarzenburgstrasse en traversée de Köniz, premier exemple de route cantonale principale à fort trafic en zone 30. Un pas de plus pour le « modèle bernois » et sa philosophie novatrice de « cohabitation » dans l'espace routier, cherchant à concilier exigences de la circulation et autres usages et usagers de la rue sur des axes principaux en milieu urbain. Longtemps cet exemple pionnier,

pourtant abondamment visité et salué, est resté unique. Depuis une dizaine d'années le paysage a changé. Dans toute la Suisse, d'abord dans les villes puis dans des localités plus petites, les exemples de tronçons de traversée de localité à 30 se multiplient. Au niveau cantonal, directives ou standards en prévoient la possibilité, voire la recommandent. La Suisse romande n'est pas à la traîne, on peut le voir dans ce bulletin. Loin d'un « effet de mode », cette évolution des réalisations et des projets montre que l'outil a fait ses preuves, et qu'il répond manifestement à un besoin et à une demande. Une réalité de terrain essentielle à rappeler à l'heure de la remise en question de l'abaissement de la vitesse sur les « routes affectées à la

circulation générale », les exigences du trafic routier devant y primer sur toute autre considération, quel que soit le contexte. ●

INSCRIPTION
PROCHAINE JOURNÉE



42^e JOURNÉE
RUE DE L'AVENIR
25 SEPTEMBRE 2025
À MARTIGNY

Une rue, mille usages :
comment concilier
mobilités, lien social et
nature ?

rue-avenir.ch/journees

ROUTE DE LAUSANNE À BELLEVUE (GE),
réaménagement de la traversée
de localité, route cantonale mise
en tronçon 30, juillet 2024 (photo:
Fabio Chironi, État de Genève/Colas/
Commune de Bellevue).



DE QUOI PARLE-T-ON ?

bpa

DU MODÈLE 50/30 AU MODÈLE 30/50

Promoteur de longue date de la généralisation des zones 30 hors du réseau principal (modèle 50/30), le bpa préconise depuis 2023 un abaissement plus systématique de la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités, également sur des tronçons du réseau principal, même avec un volume de trafic important. Rappelant que c'est sur ces axes qu'ont lieu le plus d'accidents, il propose même un renversement de logique : définir les routes sur lesquelles la vitesse de 50 km/h peut être maintenue » plutôt que l'inverse. ●

POUR EN SAVOIR PLUS

www.bfu.ch/fr/conseils/zones-30

Ville à 30 / 30 à l'heure généralisé

Cette terminologie, qui peut prêter un peu à confusion, est couramment utilisée pour désigner une conception d'ensemble de l'apaisement des vitesses mise en place à l'échelle d'une localité entière. Mais de fait, sauf quelques exemples encore rares (voir Bilbao et l'Espagne), « ville à 30 » ou « 30 à l'heure généralisé » ne signifie pas localité entièrement à 30 km/h : la moyenne se situe actuellement entre 75 et 85% des voiries à 30, dont généralement l'ensemble des rues de quartier et certains tronçons d'axes importants.

Route affectée à la circulation générale

Le terme, apparu lors de la révision de l'OSR entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, recouvre selon sa définition « toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques ».

Cette notion floue du droit fédéral, qui ne correspond à aucune des catégories couramment utilisées dans les plans directeurs et les plans de mobilité, « représente une zone grise pour les gestionnaires d'infrastructures », la définition précise en revient en fin de compte aux autorités locales (cantons et villes) et varie de ce fait d'une région à l'autre. Une seule chose semble claire : seules les routes secondaires de quartier échappent à la définition.

La législation en vigueur a permis jusqu'ici d'abaisser la vitesse sur des tronçons d'axes principaux, pour des motifs de

protection contre le bruit, de sécurité des usagers ou de fluidité du trafic. Le besoin et la demande sont là, en attestent les nombreux exemples réalisés et en projet aujourd'hui en Suisse.

C'est l'extension de ces projets que cherche à empêcher ou rendre beaucoup plus difficile la motion Schilliger, qui cible l'ensemble des « routes affectées à la circulation générale ». Dont la définition ancre dans la loi le principe que sur ces routes, indifféremment du contexte urbain, les exigences du trafic motorisé doivent primer sur toute autre considération.

Zone 30 // Axe à 30 / axe principal intégré en zone 30

Important à rappeler : lorsqu'un tronçon de route affectée à la circulation générale est intégré à une zone 30 existante, contrairement aux règles en vigueur dans les zones 30, les passages piétons peuvent subsister et l'axe conserve la priorité (fluidité du trafic, transports publics).

DOSSIERS RUE DE L'AVENIR

Plusieurs bulletins ont été consacrés au thème du 30 km/h, notamment sur les axes principaux. Ils sont tous téléchargeables sur notre site. Parmi les plus récents :

- 3/2022 : Pas à pas vers la ville à 30 (retour sur la 39^e journée RdA)
- 1/2021 : Vers un changement sociétal – 30 km/h généralisé
- 1/2020 : 30 km/h et bruit routier – Passer la vitesse supérieure

On trouve sur **notre site internet** une riche documentation sur le thème, avec des liens vers toutes sortes de documents et références utiles : www.rue-avenir.ch

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'habitant-e-s.

SECRETARIAT

secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président ;
Alain Rouiller, vice-président ;
Caroline Beglinger ; Lucile Develey ;
Sarah Droz ; Françoise Lanci-Montant ; Flore Maret ; Marie Métrailler ; Julien Lovey ; Valérie Sauter ; Dominique von der Mühl ; Martin Walther.

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PRODUCTION

Mise en page : Marie-Claude Hefti, Genève
Impression : Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution : trois numéros par an
Responsable numéros et édito :
Dominique von der Mühl

PHOTO DE COUVERTURE

Opération de marquage à Fribourg
(source : Ville de Fribourg).

QUAND L'IDÉOLOGIE PREND LE PAS SUR LA RÉALITÉ DU TERRAIN

Dominique von der Mühl

Qui l'aurait cru avant le vote aux Chambres fédérales : une action politique bien ciblée semble en passe de réussir à mettre en péril vingt ans de patiente évolution sur le terrain, dont les bénéfices sont largement documentés et reconnus. Au mépris de la protection de la santé, de la sécurité et de la qualité urbaine.



Quel chemin parcouru depuis la fin des années 80 et l'introduction de la zone 30 dans la loi suisse. Aujourd'hui le 30 km/h hors des réseaux principaux est (presque) devenu la règle, les « villes à 30 » se multiplient, le 30 km/h sur des tronçons d'axes principaux n'est plus un tabou – depuis une dizaine d'années les nouvelles réalisations se succèdent. Les bénéfices d'un abaissement de la vitesse pour la sécurité, le bruit/la santé, et même pour la fluidité du trafic sont largement documentés et reconnus. Plusieurs organismes, en Suisse mais aussi à l'échelle européenne – ONU, OCDE – préconisent le 30 km/h comme la norme en milieu urbain.

Une évolution menacée

On aurait pu croire ces patientes avancées acquises, basées sur des années d'expérience de terrain et de multiples études aux bases solides. La situation montre que toute évolution reste fragile. Dans le même temps que se discutait une procédure facilitée pour l'instauration de zones 30 sur les « routes d'intérêt local » (entrée en vigueur en 2023), on peut observer à l'échelle de la Suisse une salve, menée principalement par le PLR et l'UDC, contre le 30 km/h sur

les axes principaux. Avec une addition de recours contre des projets, initiatives au niveau local, motions pour un moratoire des projets ou une modification de loi au niveau cantonal, motion au niveau fédéral visant à restreindre drastiquement les possibilités d'abaisser la vitesse sur les « routes affectées à la circulation générale ».

À ce jour les recours contre des projets liés au bruit routier ont pour la plupart échoué devant les tribunaux, mais les motions et les initiatives ont eu un effet dans plusieurs cantons : moratoire accepté dans l'attente de l'évolution au niveau fédéral, suspension de projets un peu partout, loi cantonale modifiée ou en passe de l'être. À Genève un seul recours, admis pour des questions de procédure, bloque un ambitieux paquet de mesures à l'échelle du canton et des dizaines de projets.

Au niveau fédéral, la motion Schilliger a été acceptée par les Chambres en 2023-2024, un projet de modification de l'OSR dans le sens de la motion est désormais bien avancé, avec le soutien du conseiller fédéral Albert Rösti qui a clairement annoncé la couleur – le Conseil fédéral ne soutenait pourtant pas la motion au départ. Il est même question de restreindre le droit de décision des villes.

Des arguments sans aucun fondement

À y regarder de plus près, le mouvement de contestation apparaît purement idéologique, pas un argument ne résiste face au bagage de connaissances acquis au fil de 20 ans d'expériences et d'études. Les exemples sur le terrain montrent que l'instauration du 30 km/h sur des tronçons de routes affectées à la circulation générale n'a rien de chaotique, elle s'inscrit toujours dans un concept d'ensemble. La hiérarchie du réseau n'est pas mise en péril, les règles particulières permettant de donner la priorité au tronçon d'axe concerné (notamment pour les transports publics), évitant aussi le report de trafic dans les quartiers. L'effet sur le bruit – et sur la santé – est avéré, à l'heure où plus d'un million d'habitantes de ce pays habitent le long d'axes très fréquentés (en localité) attendent encore des mesures d'assainissement. Sans compter les effets sur la sécurité routière et la qualité urbaine.

La motion Schilliger prétend appliquer une vision simpliste à une réalité bien plus complexe. En milieu urbain, les « routes affectées à la circulation générale » en milieu urbain ne peuvent pas être réduites à une fonction de circulation, sauf à ignorer la réalité de terrain et la demande locale. Veut-on vraiment revenir aux années 60 ?

Participer à la consultation

Les suites de la motion auront un poids décisif pour l'avenir, conditionnant les pratiques à l'échelle de toute la Suisse. Les projets réalisés jusqu'ici l'ont tous été dans le respect de la législation en vigueur. Qu'en restera-t-il avec la modification de l'OSR ? Une consultation large est annoncée d'ici la fin de l'année, il s'agira d'y participer activement. ●

DE QUOI PARLE-T-ON

Un axe principal en localité ne peut pas être réduit à un espace de circulation, c'est aussi un espace de vie sociale (photo RdA).

UNE DYNAMIQUE DANS TOUS LES CANTONS

Sarah Droz, Lucile Develey, Dominique von der Mühl

Partout en Suisse les projets se multiplient, dans les villes mais aussi pour les traversées de localité de plus petites communes. La Suisse romande n'est pas à la traîne, bien au contraire. Zoom sur quatre cantons – dont Berne pour le suivi de l'histoire du « modèle bernois ».

Vaud

UNE AVANCÉE À GRANDS PAS

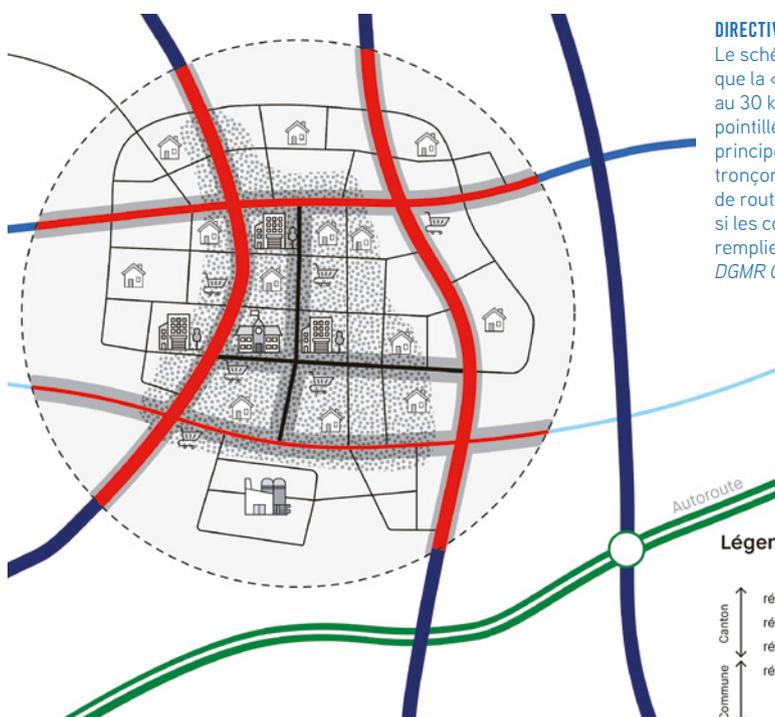
Longtemps resté plutôt frileux face aux demandes, le Canton a commencé de changer ces dernières années. Plusieurs éléments peuvent l'expliquer, mais son implication dans le suivi de l'essai-pilote lausannois de Vinet-Beaulieu semble avoir marqué un tournant. Il a amené le Canton à faire la promotion du 30 de nuit, ouvrant la porte à une succession de réalisations dans plusieurs communes.

La modification de l'OSR en 2023 et la publication de la directive cantonale sur les zones 30 et les zones de rencontre a marqué une nouvelle étape. Il est devenu possible pour les communes vaudoises de demander un abaissement de la vitesse à 30 sur des tronçons de routes affectées à la circulation générale. Le réseau attenant doit être en principe en zone 30 (ou le devenir) et au moins un des critères d'éligibilité doit être rempli : sécurité des usagers/ères vulnérables, contexte avec de nombreuses traversées piétonnes et présence accrue

de cyclistes, atténuation du bruit, caractère urbanistique marqué (centralité urbaine). Une expertise selon l'art. 108 OSR est bien sûr requise.

La suite a prouvé que cette opportunité offerte répondait à une demande : le Canton a reçu 29 demandes en 2023, dont 21 ont été acceptées, 50 en 2024, dont 36 ont été acceptées. Une cinquantaine de tronçons à 30 existent aujourd'hui dans tout le canton – dans des villes mais aussi des villages – et sur tout type de route cantonale, réseau de base compris. Parallèlement les zones 30 « classiques », ne nécessitant plus d'expertise, se sont multipliées (23 dossiers en 2023, 102 en 2024).

À relever au plan politique, le Grand Conseil a refusé la motion PLR demandant un moratoire, dans l'attente de l'évolution de la loi au niveau fédéral. Estimant qu'il « n'y a pas lieu de modifier une pratique cantonale qui répond à la fois aux vœux des communes et à la législation en vigueur ». ●



DIRECTIVE VAUDOISE
Le schéma montre que la « zone éligible au 30 km/h » (zone en pointillés) peut sur le principe englober un tronçon de tout type de route cantonale, si les conditions sont remplies (source : DGMR Canton de Vaud).

Légende

Canton	réseau de base (B)	réseau complémentaire (C)	réseau d'intérêt local (IL)
	réseau communal	principal / liaison / distribution	collecteur / desserte / quartier

Hors traversée de localité	En traversée de localité	Route affectée à la circulation générale	Zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR

En Valais

REPENSER LES TRAVERSÉES DE LOCALITÉ COMME DES ESPACES PUBLICS

Le Canton poursuit la mise en œuvre de son concept cantonal de la mobilité 2040 adopté en 2018 (voir RdA 3/2021 et 1/2020). Sur une liste de 500 tronçons en traversée de localité analysés, plusieurs projets sont appelés à être développés sur l'entier du canton, avec pour chacun d'eux une réflexion quant à l'opportunité d'abaisser la vitesse.

Pour la mise en œuvre, deux cas de figure sont possibles : tronçon passant à 30 sans grand projet de réaménagement pour des routes principales dans des hyper-centres de localités très étroites (cas relativement rare) ou réduction de vitesse accompagnant un projet de réaménagement urbain, développé avec une approche multidisciplinaire. Le travail se fait toujours de concert avec les communes – la demande doit venir d'elles au départ – et dans le respect de la législation en vigueur (art. 108 OSR), avec des expertises indépendantes.

Selon le site du canton il y aurait actuellement une cinquantaine de projets réalisés, en voie de l'être ou en cours d'étude. S'agissant de routes cantonales, il s'agit donc toujours aussi de tronçons de « routes affectées à la circulation générale ». ●

Neuchâtel

SOUVENT UNE PROBLÉMATIQUE DE BRUIT, MAIS PAS SEULEMENT



Ces cinq dernières années, plusieurs tronçons du réseau routier principal ont été abaissés à 30 km/h dans le canton, notamment en traversée de localité, et d'autres sont en projet. Bien que le Canton n'ait pas de politique générale de modération de son réseau principal, il utilise cet outil de manière régulière, après analyse du contexte et en réponse à différents objectifs.

L'élément déclencheur pour l'abaissement de la vitesse est souvent une problématique de bruit, mais d'autres facteurs peuvent également mener à cette mesure, à la demande des communes: valorisation des cheminements piétons ou cyclables, sécurisation des traversées piétonnes ou mise en valeur patrimoniale. Jusqu'à présent, les projets réalisés ont été bien reçus et les objectifs visés sont atteints.

Sur les rues avec passage régulier de bus et/ou des volumes de trafic importants, une priorité sur l'axe est généralement mise en œuvre, avec des aménagements légers (décrochements verticaux ou marquages au sol). Une recherche de compromis doit parfois être effectuée avec les usagers, comme aux Ponts-de-Martel, où le contexte rural a conduit à la pose de bornes pliables, qui peuvent si besoin être franchies par les véhicules agricoles, tout en garantissant la modération de la vitesse en situation quotidienne.

Dans certains cas, l'abaissement de vitesse sur l'axe principal accompagne un réaménagement complet de l'espace-rue, avec

réduction des gabarits de chaussée, ou la mise en œuvre généralisée du 30 dans une localité. C'est par exemple le cas du village d'Enges, ou d'un projet en cours à St-Blaise.

À noter que la plupart des communes neuchâteloises continuent, projet après projet, de généraliser le 30 km/h dans leurs quartiers. ●

VALANGIN

Des mesures de marquage ont permis de mettre en œuvre le 30 de manière rapide, sans toucher aux bordures de chaussée, en attendant un projet de requalification plus global (photo: Ville de Neuchâtel).

AXES PRINCIPAUX À 30

Sur le site du canton de Berne, l'illustration en en-tête de la page d'accueil du thème « routes cantonales » est explicite (source: site canton de Berne).

www.bvd.be.ch/fr/start/themen/strassen/kantonsstrasse

Berne

LE «MODÈLE BERNOIS» BASE DES STANDARDS CANTONAUX

Pionnier de la cohabitation dans l'espace routier et des axes principaux à 30, le Canton a synthétisé dans son guide «Standards pour les routes cantonales» un processus et des éléments d'aide à la décision utilisés pour tous les projets dans le Canton. Les zones 30 sur les routes affectées à la circulation générale bernoises sont devenues une solution récurrente, pour des projets économes en espace, améliorant la sécurité et la qualité de vie dans les centres de localités.

Le guide est largement basé sur l'expérience du «Modèle bernois» développé dès les années 90. On y retrouve sa philosophie pour la conception des routes cantonales – oui à la cohabitation, non à la domination dans l'espace routier. Le Canton y définit comme sa tâche légale «d'harmoniser entre eux les besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers dans l'espace routier» et ce faisant «de veiller à ce que les répercussions négatives de la mobilité soient aussi faibles que possible». Ce qui comprend «des mesures de sécurité et de protection mais aussi d'aménagement et d'intégration». On est loin d'une vision de routes affectées prioritairement à la circulation.

Le questionnement de la cohabitation vient aujourd'hui de demandes d'infrastructures séparées pour les cyclistes et des normes de la LHand. Le Canton est en train de réviser ses standards pour trouver des solutions, mais le 30km/h n'est lui pas remis en cause: il a fait ses preuves sur le terrain, où l'abaissement de la vitesse représente souvent «la variante la plus économique et viable» tenant compte de l'ensemble des paramètres.

Pour combien de temps? Contrairement au canton de Vaud, et en dépit de toute l'expérience acquise, le Grand Conseil bernois a voté le moratoire demandé en motion, bloquant tout nouveau projet de zone 30 sur une route cantonale dans l'attente de décision au niveau fédéral. ●





GRAND VIA DE DON DIEGO LÓPEZ DE HARO, une des principales artères commerciales du quartier Abando à Bilbao (photo: Jenny Leuba).

Espagne

BILBAO VILLE 100% À 30 BILAN ET PERSPECTIVES

Sandra Bonilla de Cazorla

En septembre 2020, Bilbao est devenue la première ville de plus de 300 000 habitants à adopter le 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier. Quel bilan après presque cinq ans de l'entrée en vigueur de cette mesure phare du Plan de Mobilité urbaine durable de la ville ?

À l'été 2018, faisant preuve d'un grand volontarisme et avec le concours de tous partis politiques et autres acteurs clé, la Municipalité de Bilbao approuvait à l'unanimité le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUS) de la ville à l'horizon 2030. Sa révision est prévue dans les années à venir.

Mesure phare du plan de mobilité

L'une des mesures phares du PMUS, était la limitation des vitesses à 30 km/h. Adoptée sur l'ensemble du réseau routier, y compris sur les principales artères de la ville, elle est entrée en vigueur en septembre 2020.

Un bilan positif

Jusqu'en 2020, la vitesse moyenne était largement supérieure à 50 km/h, depuis l'adoption du 30 km/h, elle ne dépasse que rarement la limitation en vigueur. À priori sans péjoration des conditions de progression des bus, ni problèmes pour les taxis ou les livraisons. Grâce à une conduite apaisée, les piétons et les cyclistes peuvent se déplacer de manière plus sûre. Ainsi, entre 2019 et 2024 les accidents de la route ont baissé d'environ 30%. Parmi ces accidents, ceux qui impliquent des cyclistes connaissent, quant à eux, une baisse d'environ 20%. Ainsi, même si la part des vélos reste modeste à Bilbao, le partage de la voirie avec le trafic motorisé se fait de manière plus harmonieuse.

Depuis juin 2024, le centre historique de Bilbao est une zone à trafic limitée (Zona de Bajas Emisiones). La ZTL est réservée aux résidents, aux PMR et aux catégories de véhicules les moins polluantes. À partir de juin 2025, l'accès motorisé y sera plus restrictif, avec des contrôles par caméra et lecture des plaques d'immatriculation. Une baisse de 2 à 3 dB est observée pour le bruit routier.

Des opportunités d'aménagement

Bilbao s'étend sur un territoire compact et dense, avec du relief. Chaque espace doit y être optimisé. La réduction des vitesses a permis de réduire les largeurs de voirie nécessaires et de revoir le partage de la voirie au profit des transports publics et des modes doux.

La Ville a consenti d'importants efforts comme par exemple sur la requalification de l'axe Maria Diaz de Haro, particulièrement apprécié pour sa végétalisation, saluée par les riverains, y compris les commerçants, malgré la suppression du stationnement en surface.

Afin d'encourager la marche, et par ce biais l'échange entre les générations, la ville a apporté un soin particulier à faire communiquer les différents quartiers y compris avec des liaisons verticales. La ville compte aujourd'hui une cinquantaine d'ascenseurs, dont au moins trois inclinés.

En Europe

EXEMPLES EMBLÉMATIQUES ET MULTIPLES VILLES À 30

D. von der Mühl et A. Rouiller

Plusieurs exemples ont été présentés dans notre bulletin. En Belgique, agglomération bruxelloise à 30 sauf exceptions depuis 2021. En France, de plus en plus de villes à 30, dont Paris (2021), Bordeaux, Lyon (2022), Grenoble métropole à 30 dès 2016. Espagne, emblématique premier pays presque entièrement à 30 depuis 2021, avec des villes pionnières : Pontevedra (2010), Bilbao (2020). En Hollande, nombreuses traversées de localités à 30 de très longue date.

En Allemagne, à signaler une expérience récente en Basse-Saxe : un projet-pilote sur trois ans avec une expérimentation du 30 km/h sur six axes routiers très divers, y compris des routes principales à forte circulation. Le gouvernement envisage de porter le débat au niveau fédéral et demander au gouvernement fédéral de faciliter l'introduction du 30 km/h de manière généralisée, y compris sur les routes principales.

Expérience inverse à Berlin, qui montre qu'on n'est jamais à l'abri d'un retour en arrière : la ville envisage de rétablir la limitation à 50 km/h sur 23 grands axes où la vitesse avait été réduite à 30. Motif invoqué par le chef du groupe CDU : « corriger les fantasmes d'interdiction des Verts ». Pourtant les résultats positifs sont là, l'air est devenu plus propre grâce à la réduction de vitesse. ●

NOMBREUX EXEMPLES DOCUMENTÉS
sur www.rue-avenir.ch

Monitoring et perspectives

La révision du PMUS sera l'occasion de pousser le concept d'exploitation du réseau routier, en interrogeant davantage la gestion des carrefours et notamment le maintien ou pas des carrefours régulés, ou encore le recours à des radars pour assurer le respect des vitesses. Le laboratoire Bilbao nous tient en alerte. Affaire à suivre. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://pmus.bilbao.eus/wp-content/uploads/2016/10/PMUS-Plan-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-de-Bilbao.pdf>

BOLOGNE CITTÀ 30 : TOUS LES FEUX SONT AU VERT

Alain Rouiller

Depuis juin 2023, Bologne est officiellement devenue Città 30. Un an après le début des contrôles en janvier 2024, les résultats sont spectaculaires, tant en matière de sécurité routière que de mobilité durable. Des résultats positifs qui montrent l'intérêt d'intervenir sur toute la ville.



COMMUNICATION

La Ville a développé une campagne multiforme, faisant aussi appel à des groupes d'habitants assurant un relais (photo: RdA).

Pour la première fois depuis plus de 30 ans, aucun piéton n'a perdu la vie dans cette ville de 400 000 habitants (1 million pour la métropole). Le nombre total de victimes a chuté de près de 50% par rapport à la moyenne 2022-2023 – 10 décès contre 19,5) – atteignant son plus bas niveau depuis 2013 (hors période Covid). Les accidents ont diminué de 13%, les blessés de 11%, et les collisions graves de 31%.

Une mobilité urbaine transformée

Au-delà de la sécurité, les habitudes de mobilité évoluent rapidement. La circulation motorisée a reculé de 5% (jusqu'à -7% sur certaines voies), soit plus de 11 000 véhicules en moins par jour. Dans le même temps, les modes durables progressent nettement: +10% de trajets à vélo, +69% pour le service de vélos en libre-service, +44% pour l'autopartage. Le train urbain gagne aussi du terrain, avec une hausse de 31% de fréquentation dans les gares locales (2,4 millions de trajets).

L'impact se fait aussi sentir sur l'environnement. Le dioxyde d'azote (NO₂), indicateur clé de la pollution liée à la circulation, a chuté de 29% en 2024, atteignant son niveau le plus bas depuis 10 ans.

Bologne ne s'arrête pas là. Le plan Città 30 se poursuit avec un investissement

renforcé: de 24 à 27 millions d'euros pour sécuriser l'espace public et développer des infrastructures favorables à la mobilité douce. Une ligne de tram est en construction qui permettra d'accentuer le transfert modal en cours. Un modèle inspirant de transition urbaine réussie.

**GRÂCE À CETTE APPROCHE
OUVERTE, LA VILLE A SU
CONSTRUIRE UNE ADHÉSION
CITOYENNE FORTE AUTOUR
DE SA NOUVELLE POLITIQUE
DE MOBILITÉ.**

Une communication soignée et participative

Bologne a déployé une campagne multicanal pour accompagner Città 30: identité visuelle forte, affiches, vidéos, réseaux sociaux et événements de proximité ont porté un message positif et accessible. Le site bolognacitta30.it a centralisé l'information et proposé un kit de communication, des cartes de quartiers, des vidéos explicatives et un programme d'« ambassadeurs » citoyens. Des ateliers participatifs ont également été organisés dans les quartiers. En juin 2023, un questionnaire a

réuni près de 20 000 participants. Il révèle un large soutien au projet, tout en soulignant le besoin d'infrastructures adaptées et d'un meilleur respect des limitations. Grâce à cette approche ouverte, la Ville a su construire une adhésion citoyenne forte autour de sa nouvelle politique de mobilité.

Tensions autour de la limitation à 30 km/h en Italie

Plusieurs villes italiennes, notamment en Émilie-Romagne, défendent l'instauration de zones 30 en milieu urbain. Cette orientation entre toutefois en contradiction avec la position du ministre des Infrastructures et de la Mobilité, Matteo Salvini. Ce dernier, membre de la Ligue (parti de droite radicale), s'est publiquement opposé à la généralisation du 30 km/h, qu'il considère comme une mesure pénalisante pour les citoyens, et en particulier pour les travailleurs, estimant que ses inconvénients pourraient l'emporter sur les gains en matière de sécurité routière. Le ministère a présenté une réforme du Code de la route visant à restreindre fortement les marges de manœuvre des collectivités locales pour abaisser les limitations de vitesse en ville: 30 km/h que sur des tronçons spécifiques et limitation du nombre de radars automatiques notamment. ●

L'interview

FRIBOURG, VILLE À 30: PREMIER BILAN TRÈS POSITIF

Par Marie Métrailler et William Corbat

En octobre 2023, la Ville de Fribourg abaissait la vitesse sur 60% de son réseau routier, dont plusieurs tronçons d'axes importants¹. La mesure visait d'abord l'assainissement du bruit routier, mais ce n'est pas le seul bénéfice de la mesure. La Ville vient de publier un premier bilan.



JULIEN THIRION

Ingénieur en mobilité et titulaire de trois CAS en mobilité. Il est actuellement chef de projet et collaborateur scientifique au Service de la mobilité de la Ville de Fribourg.

¹ Taux calculé sur l'ensemble du réseau routier en ville de Fribourg, domaines publics communal et cantonal confondus (pour les seules routes communales, il est de 75%).

Concept « Fribourg à 30 km/h »

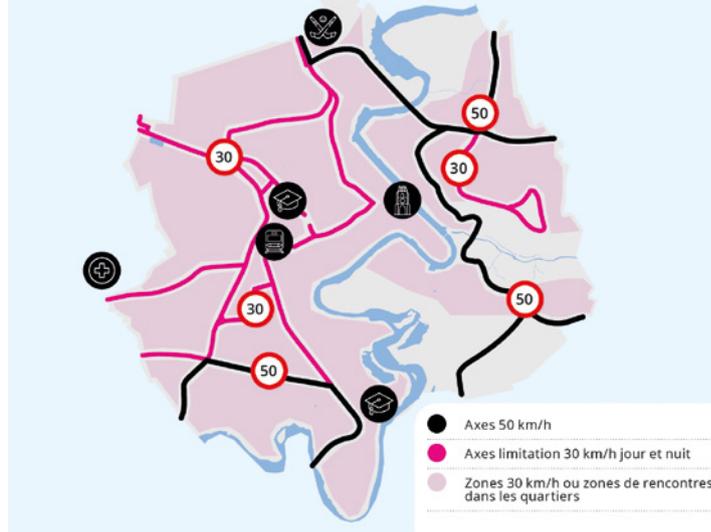


SCHÉMA D'ENSEMBLE
Axes et zones à 30 – y compris les zones déjà à 30 depuis 2021 (source: Ville de Fribourg).

Le concept mis en place par la Ville de Fribourg en 2023 comportait 17 nouvelles rues en zone 30, s'ajoutant à celles existant déjà – 38% du réseau depuis 2021 – et 26 nouveaux axes limités à 30, de jour comme de nuit. Il s'inscrit dans une approche globale et cohérente, visant à intégrer cette mesure dans l'organisation urbaine tout en tenant compte de la hiérarchie des vitesses, des transports publics et des spécificités locales. Ainsi, le projet « Fribourg à 30 km/h » ne se limite pas à des rues isolées, mais repose sur une vision d'ensemble du réseau routier. Cette vision d'ensemble est illustrée dans le schéma ci-contre qui démontre l'ambition forte de la Ville.

Depuis 2023, 60% du réseau routier de la commune est limité à 30 km/h, quel bilan en tirez-vous deux ans après ?

Nous avons analysé les impacts de cette mesure sous différents aspects. Premièrement, nous avons observé une réduction du bruit de l'ordre de 2 décibels, ce qui équivaut à la perception sonore d'une réduction de 40% du trafic routier, cela pour un investissement modeste de CHF 600 000.–. Deuxièmement, nous avons analysé les effets sur la sécurité routière. Cette étude menée sur trois ans (hors période covid) révèle une tendance à la baisse tant du nombre que de la gravité des accidents, passant de 121 en 2022 à 88 en 2024. L'impact sur les transports publics, même si on constate une très légère augmentation des temps de parcours (max 0.5 sec/100 m), il n'y a pas eu besoin de véhicule supplémentaire ni de constat de décrochage dans l'utilisation des transports publics, bien au contraire. Enfin les radars pédagogiques installés en parallèle ont contribué à une diminution

supplémentaire de la vitesse de 10 à 20% aux endroits où ils ont été installés. En résumé, cette initiative démontre que contrairement aux critiques des mesures réfléchies peuvent améliorer à la fois, la qualité de vie, le confort acoustique, la sécurité routière et la mobilité urbaine sans perturber le flux des déplacements.

Face à ce bilan positif, est-ce qu'une extension de cette limitation de vitesse est envisagée ?

Pour la suite, nous prévoyons d'élargir l'application du dispositif en ajoutant un nouvel axe en limitation à 30 km/h, cette année encore, ainsi que 17 nouveaux axes en zones 30 et un axe en zone de rencontre en 2026, conformément au plan d'action déjà établi. Les extensions concernent essentiellement des routes communales pour lesquelles, le Conseil fédéral a facilité la mise en zone 30 par la modification en 2023 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres. Cette décision traduit notre engagement à renforcer progressivement la qualité de vie des habitants de la ville et de la sécurité, tout en garantissant une cohérence de notre réseau routier. Cela correspond également aux résultats d'une étude de la Conférence des villes pour la mobilité 2025 dans laquelle 70% des 1281 personnes interrogés de la Ville de Fribourg jugent cette limitation « juste comme il faut ». Par ailleurs, de nombreuses demandes nous sont parvenues pour étendre cette limitation à d'autres quartiers. C'est un signal positif pour ces mesures. ●

POUR LIRE LE RAPPORT COMPLET

www.ville-fribourg.ch/transport-mobilite/abaissements-de-vitesse-a-30-kmh/resultats-et-impacts