

Actualités 2025 - 2026 Rue de l'Avenir CH

Actualités : 30 km/h



2025



2026

vendredi 2 octobre 2026 à la Chaux-de-Fonds (Neuchâtel)

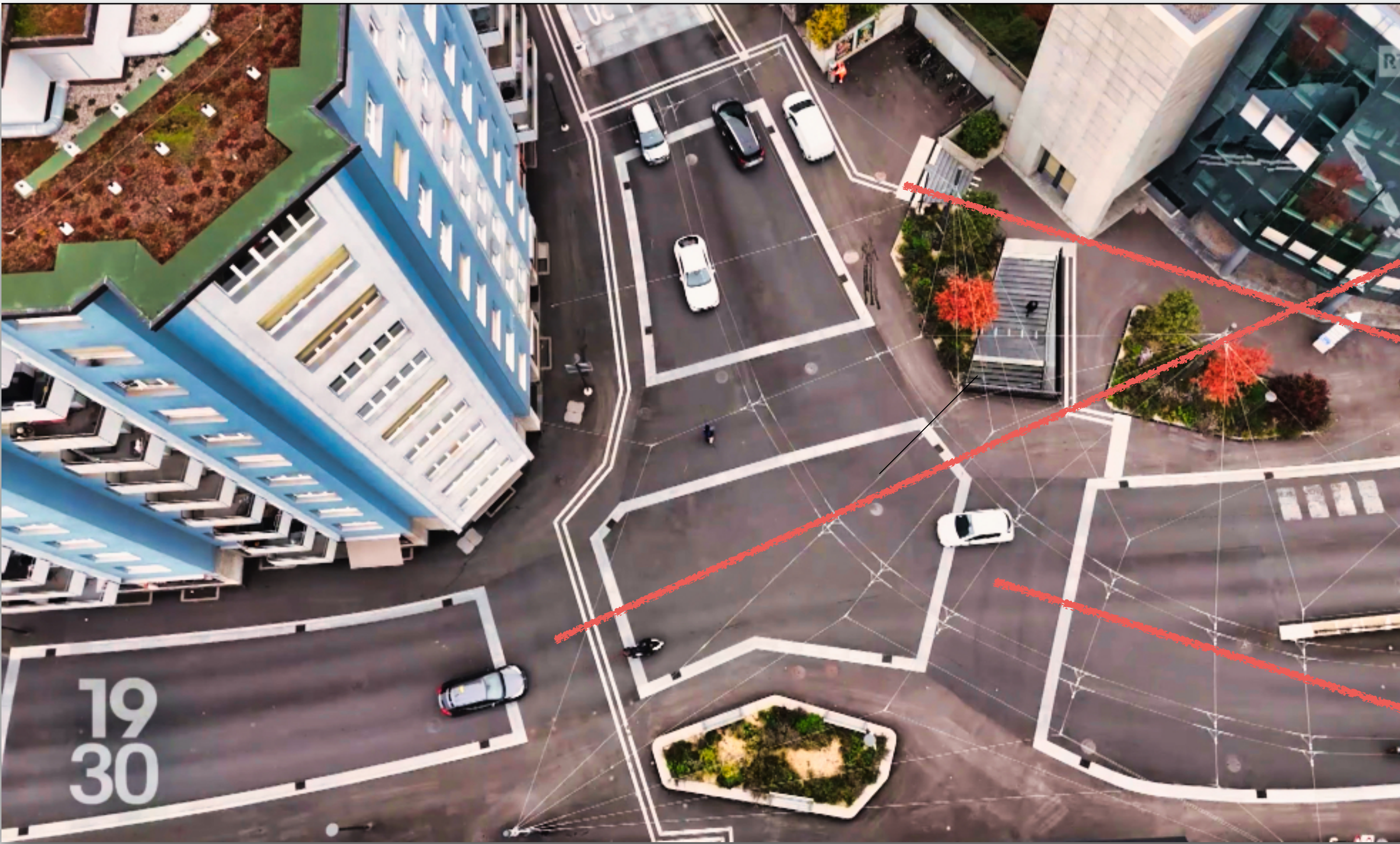
43e Journée Rue de l'Avenir :

**Aborder le rôle social de la rue à travers
les choix concrets d'aménagement**



Ville de Fribourg, carrefour Richmond (zone de rencontre)







AXES PRINCIPAUX À 30 KM/H

VINGT ANS D'AVANCÉES – MENACES SUR LE FUTUR

C'est il y a 20 ans : le réaménagement de la Schwarzenburgstrasse en traversée de Ebnet, 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,

peut-être 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'établissement de la vitesse sur les «roules affectées à la

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

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



20 ANS DU RÉSEAU RUES

POUR UNE MOBILITÉ CONVIVIALE ET SÛRE

Les commémorations se suivent, mais ne se ressemblent pas. Après les vingt ans du premier axe principal à 30 km/h (voir numéro 1/2025), c'est la 20^e réunion du réseau RUES que nous honorons dans ce bulletin. Cet organisme, qui regroupe tout une série d'entités associatives et professionnelles, constitue un réseau international d'expert-e-s en mobilité et en urbanisme. Favorisant les échanges entre différentes régions francophones d'Europe et

au-delà (notamment avec le Québec), son but est de partager, promouvoir et renseigner les bonnes pratiques des un-e-s et des autres. Avec des visites d'aménagements urbains chaque année dans différents pays, l'ensemble des partenaires se retrouve autour d'une thématique spécifique. Ces réunions sont ainsi une source d'inspiration pour les délégué-e-s du réseau RUES et les villes hôtes. Le développement du régime de circulation des zones de rencontre dans la plupart des pays francophones peut notamment être cité comme l'un des succès de ces échanges. C'est aussi l'occasion de tisser des liens entre partenaires et de jeter des ponts entre les pratiques professionnelles des différents pays représentés au sein du réseau.

L'objectif est de tirer des enseignements sur les enjeux dont la rue est le théâtre : améliorer la sécurité routière, renforcer le vivre ensemble, aménager des espaces publics conviviaux et paysagers au travers de projets de qualité. La 20^e réunion anniversaire a eu lieu à Lyon. Les visites ont permis de faire la découverte de projets en faveur des mobilités actives ainsi que de réalisations d'espaces publics de qualité. Longue vie au réseau RUES! ●



UNE RUE, MILLE USAGES

COMMENT CONCILIER MOBILITÉS, LIEN SOCIAL ET NATURE ?

Souvent perçue comme un simple support de circulation, la rue joue pourtant un rôle central dans la fabrique de nos lieux de vie. Elle relie, rassemble, structure les déplacements, mais aussi les interactions sociales, la vie économique de proximité, les usages quotidiens et les rencontres fortuites. Face aux défis contemporains – transition écologique, inclusion, densification, changement climatique – la rue est appelée à (re)devenir bien plus qu'un lieu de passage : un espace de vie à échelle

humaine, capable de répondre à une multiplicité de fonctions et d'attentes. Mais comment y parvenir ? Pour explorer cette question essentielle à l'avenir de nos villes et villages, des réflexions et expériences ont été partagées lors de la journée d'étude de Rue de l'Avenir du 25 septembre dernier à Martigny, dont ce Bulletin se fait l'écho. En partant d'un éclairage sur la perception et la représentation des rues à travers l'histoire, il apparaît nécessaire de transformer des axes aujourd'hui sans âme en rues tissées, ouvertes à la diversité des usages. Cela suppose notamment une autre répartition de l'espace public, dont il faut savoir démontrer la viabilité. Inverser les perspectives s'impose pour que le végétal retrouve une place centrale dans nos villes, en lien avec les grands ensembles verts qui

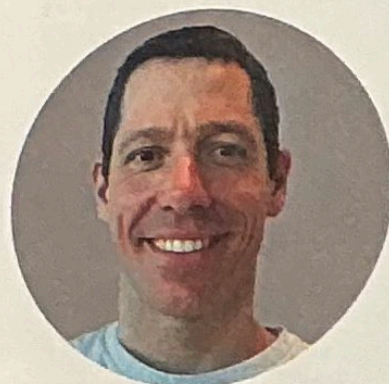
les entourent. Enfin, le rôle clé de démarches participatives bien menées, essentielles pour intégrer les points de vue des usagers et dépasser les blocages, est mis en lumière. Plusieurs expériences concrètes présentées dans ce Bulletin invitent à se laisser inspirer : les *Piazze Aperte* de Milan, des zones piétonnes et de rencontre à Fribourg et Verbier, des projets d'espaces verts à Lyon, ou encore les rues scolaires qui se multiplient en Suisse – sans oublier les zones 30 de Martigny. Il s'agit désormais de repenser la rue comme un espace commun à régénérer, plutôt qu'à simplement redistribuer. Une rue capable de reconnecter les personnes, les quartiers, les générations et les usages. ●

L'interview

LA MÉTHODE BRUXELLOISE

Par Marie Métrailler

Comme partout, la concurrence pour l'espace entre les différents modes de déplacement sur l'espace public est rude à Bruxelles. Pour autant, les solutions pour développer le stationnement vélos existent, et pas uniquement sur la voirie.



MARTIN STOCK est responsable du développement des parkings vélos sécurisés à Bruxelles, au sein de Cycloparking, le département de parking-brussels qui gère le stationnement vélos sécurisé.

Quel est le pourcentage de l'espace public dédié à chaque mode de transport en rapport avec la part modale des déplacements à Bruxelles et quel constat en tirez-vous ?

On constate que l'espace réservé à la voiture est disproportionné par rapport à sa part dans les déplacements des bruxellois-es. Cela illustre un déséquilibre dans la répartition de l'espace public alors que près de 7 déplacements sur 10 se font à pied, à vélo ou en transport en commun (part modale respective des modes cités en 2024 : 31 %, 9 % et 29 %). La voiture bénéficie de 53 % de l'espace public, dont 10 % pour le stationnement, contre 38 % pour la marche, 3 % pour le TP et 1,4 % pour le vélo. Dans le contexte climatique actuel, il est essentiel de réserver davantage de place au vélo pour inciter et renforcer ce report modal. Nous souhaitons soutenir la croissance du vélo qui est de 12,2 % par an depuis 15 ans.

8 • RUE DE L'AVENIR • 1/2026



TRANSFORMATION DU BÂTI EXISTANT SOUS-UTILISÉ en parking vélo à Bruxelles (source : Martin Stock, cycloparking Bruxelles).

Quelles sont les ambitions « de cycloparking by parking Brussels » et quelle est la situation actuelle ?

Cycloparking.brussels gère actuellement 9200 places vélos sécurisées (dont 200 places vélo cargo), mais il y a encore 14 000 personnes en attente d'une place de parking sécurisée (dont 1000 pour un vélo cargo). Notre ambition est de créer 5000 places supplémentaires d'ici à fin 2028.

Comment développez-vous votre offre de stationnement vélos dans ce contexte ?

Nous permettons à chaque citoyen-ne bruxellois-e de faire une demande d'emplacement très localisée (à une adresse définie), ce qui nous donne une cartographie de la demande. Une fois la demande localisée, les box vélos peuvent être placés pour y répondre et obtenir immédiatement un taux d'occupation très élevé (la moyenne pour les 1250 box est de 93 %). Ce taux d'occupation permet de convaincre plus facilement les gestionnaires de voirie de l'utilité du box et ainsi de la pertinence de remplacer une place de stationnement voiture par un ou deux box vélo.

De plus, nous convertissons des locaux, rez-de-chaussée et parkings voiture sous-occupés en parkings vélos afin de créer des poches de stationnement hors de la voirie dans du bâti existant. Pour cela, nous travaillons avec des propriétaires publics et privés et avec certains promoteurs immobiliers. En 4 ans, nous avons transformé 89 espaces en parkings vélos et créé 1800 places. Il s'agit pour nous du potentiel le plus important et le plus durable de création de places sécurisées.

Que faites-vous pour les vélos spéciaux en augmentation ?

Les vélos cargo représentent 5 % des vélos qui circulent à Bruxelles et les vélos longs-tails représentent 10 %. C'est pourquoi, lorsque l'espace le permet, nous prévoyons minimum 10 % des emplacements pour ce type de vélos, en prévoyant des emplacements réservés en fin de rangée ou avec un marquage au sol. Plusieurs parkings

individuels dédiés aux voitures ont en outre été reconvertis en stationnement cargo.

Quelles solutions avez-vous testées pour le stationnement sécurisé des vélos spéciaux sur l'espace public ?

Dans l'espace public, les arceaux cargo plus bas et plus longs se multiplient, à côté d'arceaux classiques, pour répondre à l'évolution de la demande. Notamment à proximité des écoles ou dans des zones commerçantes, afin de faciliter les chaînes de déplacements.

Concernant les box à vélos, rencontrez-vous également des obstacles liés à la protection du bâti ou de l'architecture ?

L'immense majorité du territoire bruxellois n'est pas classée. Comme les box sont mis à la place de stationnement voiture, sur un trottoir large ou dans de petits squares, nous n'avons jamais rencontré de problèmes liés à la protection du bâti ou de l'architecture. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

- <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/comportements-de-deplacements-des-bruxellois>
- www.leschercheursdair.be/2025/09/18/quelle-part-de-lespace-public-est-reservee-a-la-voiture
- <https://professionnels.provelo.org/conseils/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale-2025>

43^e JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

2 OCTOBRE 2026
À LA CHAUX-DE-FONDS

La rue, espace social : pour qui, pour quoi et comment ?

rue-avenir.ch/journees

RUE-AVENIR.CH • 43^e ANNÉE • 1 | 2026



LE STATIONNEMENT VÉLOS, RÉVÉLATEUR DE NOTRE VISION DE LA VILLE

RETOUR D'EXPÉRIENCES ET PERSPECTIVES

Longtemps relégué au rang de simple équipement, le stationnement vélos s'impose aujourd'hui comme un enjeu central de l'aménagement urbain. Bien plus qu'une question d'infrastructures, il révèle comment nous négocions,

partageons et réinventons l'espace public dans un contexte d'urgence climatique et d'évolution des mobilités. Ce numéro du Bulletin part d'un constat : si la volonté politique de décarbonisation de la mobilité est affichée, la réalité du terrain en est encore bien loin. Notre analyse introductive montre qu'une approche trop souvent « motonormative » traite encore le stationnement vélos comme un luxe optionnel plutôt que comme une nécessité. Pourtant, sans offre de stationnement sécurisée, suffisante et bien localisée, le transfert modal vers le vélo se heurte à un obstacle majeur pour de nombreux usagers-es. À travers les pages qui suivent, vous découvrirez d'abord un état des lieux des enjeux et des outils à disposition

proposant un cadre pour planifier des aménagements de qualité. Mais, définir le cadre ne suffit pas ; encore faut-il le concrétiser sur le terrain. C'est pourquoi, ce numéro vous présente également une série de réalisations variées à l'étranger et en Suisse. Puis, deux dossiers de fond décryptent les stratégies de Genève et de Lyon, tandis qu'un regard vers Bruxelles vient compléter ce tour d'horizon opérationnel. Au travers de ces exemples, un message se dégage : le stationnement vélos n'est pas une contrainte, mais une opportunité. Celle de construire des villes plus apaisées, équilibrées et durables. Ce numéro vous donne des clés pour comprendre et soutenir cette transformation. Bonne lecture et bonnes réalisations à toutes et à tous. ●

Plus de 27 000 photos

- gratuites
- libres de droits
- en haute résolution

* tables des matières :
rue-avenir.ch/photos

* photothèque sur Flickr
[flickr.com/photos/rda-ch](https://www.flickr.com/photos/rda-ch)



30 KM/H

La table des matières c'est [ici](#)

- Les villes 30
- Le 30 km/h ici et ailleurs
- Les zones 30
- Bruit routier



ZONES DE RENCONTRE

La table des matières c'est [ici](#)

- Zones de rencontre
- Zones de rencontre étendues
- Zones de rencontre à la demande



VÉLOS - CYCLISTES

La table des matières c'est [ici](#)

- Mesures de transition Covid19 à Genève et à Lausanne
- Rues, zones et voies cyclables
- Cyclistes en situation



PIÉTONS - MARCHÉ

La table des matières c'est [ici](#)

- Rues et zones piétonnes
- Aménagements piétons
- Piétons et piétonnes en situation



RANDONNÉES ET PROMENADES URBAINES

La table des matières c'est [ici](#)

Une autre manière de découvrir une ville, de Bled en Slovénie à Vienne, en passant par Lyon.



MOBILITÉ DOUCE

- Amsterdam (53) : mobilité douce le long de l'Amstel
- Istrie (Slovénie) (40) : liaison de mobilité douce de Kopper (Caposistria) à Izola (Isola)
- Maastricht (84)
- Delft NL (6)



ZONES À FAIBLE CIRCULATION

La table des matières c'est [ici](#)

- Zones de rencontre étendues
- ZTL italiennes
- Superîlots
- Filtres modaux



ESPACES PUBLICS

La table des matières c'est [ici](#)

- Places publiques
- Places du marché
- Berges



ENFANTS - ÉCOLES

- Belgique : rue scolaire, zones 30 devant les écoles
- Paris, Gand, Maine et Loire
- Signalétiques enfants
- Silhouettes d'enfants à Chancy (GE)



NATURE EN VILLE

La table des matières c'est [ici](#)

- Jardins de façades, geveltuin
- Rues-jardins
- Jardins potagers urbains
- Parcs et jardins publics
- Quartiers verts et apaisés, rues



JOURNÉES RUE DE L'AVENIR ET PRIX RUE DE L'AVENIR

La table des matières c'est [ici](#)

- Journées annuelles
- Prix rue de l'Avenir

Opposition au 30 km/h sur les axes structurants: une offensive désormais généralisée en Suisse

Zurich et Winterthour : en votation populaire l'arrière pays zurichois conservateur veut retirer ses compétences aux deux grandes villes du canton de Zurich. Recours !

[Lien vers le site de RdA](#)

Saint-Gall, symbole du retournement

Le parti du Centre a désavoué sa conseillère d'État et s'est associé à la droite économique et nationaliste pour empêcher la mise en place progressive du 30 km/h pour lutter contre le bruit routier.

Genève et Fribourg

les deux cantons romands ont changé leur loi cantonale pour rendre plus difficile le 30 km/h sur les axes structurants.

La Confédération veut durcir l'ordonnance sur le 30 km/h malgré l'opposition des communes.



Ville de Fribourg (avenue Général Guisan)
Feu rouge voiture par défaut !
Il passe au vert lorsqu'une voiture se présente

Les villes et les communes résistent

Le droit fédéral continue pourtant de primer : l'article 108 OSR permet des dérogations

Bâle-Ville et la ville de Berne continuent l'extension du réseau principal à 30 km/h.

Le **Tribunal fédéral** a confirmé ces choix.

La **Cour de justice genevoise** a annulé la décision du tribunal de première instance et validé l'arrêté du Canton qui prévoit le 30 km/h sur 300 axes 30 et quelques zones 30.

Le 8 mars 2026, **61% des votants de Bâle-Campagne** rejettent une initiative anti 30 km/h du TCS (club automobile) qui voulait compliquer la mise en place du 30 km/h dans les traversées de localités sur les routes cantonales.

Affiche pour faire peur - sans succès - aux automobilistes de Bâle-Campagne



Plusieurs pays européens généralisent ou vont généraliser le 30 km/h

Le 1er janvier 2016, la **Grèce** adopte le 30 km/h généralisé dans les zones urbaines, avec les exceptions habituelles.

Portugal : change son Code de la route en vue de généraliser le 30 km/h

Norvège, vers le 30 km/h comme norme urbaine.
Généralisation progressive.

La Norvège fait déjà partie des références mondiales en matière de sécurité routière.



Oslo, zone 30 (Martti Tulenhelmo)

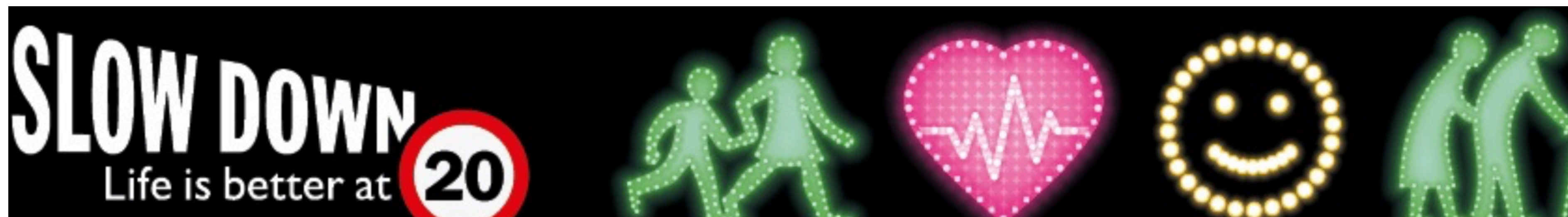


Villes 30 :

- **Édimbourg** 531 000 habitants, avec succès, à 80% depuis 2018 => forte baisse des accidents
- **Glasgow** 650 000 habitants, en cours

Les Marches écossaises (Scottish Borders) 115 000 habitants / 4700 km²:
généralisation du 20 mph dans 100 bourgs et villages

Les Highlands écossaises 235 000 habitants sur 26 500 km²; 9 hab/km² :
généralisation du 20 mph dans 125 bourgs et villages, y compris isolés ou de montagne





**Fin de la
présentation**

**Merci pour
votre attention**

Pour aller plus loin :

- Le site de Rue de l'Avenir : www.rue-avenir.ch
 - Les thèmes : 30 km/h et villes et pays à 30
- Le site photos de Rue l'Avenir : [flickr.com/photos/rda-ch/](https://www.flickr.com/photos/rda-ch/)
 - La table des matières du site photos : rue-avenir.ch/photos/
(plus de 27 000 photos gratuites, en haute définition et libres de droits).

Contact : vice-president@rue-avenir.ch

