



## Pour une vitesse adaptée à la vie en ville

### Le 30 km/h devient la règle, 50 km/h l'exception

Sur l'ensemble du territoire européen, la limitation à 30 km/h gagne rapidement du terrain. De plus en plus de villes - scandinaves, françaises, autrichiennes, espagnoles, belges ou encore néerlandaises - déploient la limitation à 30 km/h sur leur territoire. Au vu des avantages incontestables qu'apporte ce changement de régime de vitesse, ce développement constitue une tendance lourde qui ne s'arrêtera pas à nos frontières.

### Situation en Suisse

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les zones 30 peuvent être aménagées sans expertise sur les « routes non affectées à la circulation générale ». Les villes ont salué cette décision du Conseil fédéral. Cette mesure n'est toutefois pas suffisante, sachant qu'un rapport sur la proportionnalité des zones 30 doit encore être établi et que la mise en place d'une zone 30 doit toujours être décrétée et publiée. De plus, les axes principaux (ou « structurants ») ne sont pas concernés par cette modification. Or, dans un contexte de développement urbain vers l'intérieur, une différenciation entre « axes orientés trafic » et « axes non orientés trafic » est discutable. De nombreux axes « orientés trafic » se situent dans ou proches des centres, aux abords de lieux sensibles (écoles, crèches ou homes), dans des zones résidentielles, ou tout simplement dans des endroits fortement fréquentés par les usagers de l'espace public. Le fait que les « routes orientées trafic » doivent être axées en premier lieu sur les besoins du trafic motorisé est donc diamétralement opposé aux multiples exigences auxquelles doivent répondre les rues en ville. L'instauration de la limitation à 30 km/h doit également sur ces axes être facilitée.

#### « Zone 30 » ou « axe limité à 30 km/h » ?

Une **zone 30** supprime toute hiérarchie des routes. La priorité de droite s'y applique et elle n'autorise la mise en place de passages piétons que sous certaines conditions (proximité d'une école ou d'un home pour personnes âgées). Elle est aménagée dans un esprit de cohabitation et de telle sorte que le trafic de transit ne soit pas attractif.

Un **axe limité à 30 km/h** conserve son caractère hiérarchique supérieur. Il demeure prioritaire par rapport aux axes secondaires, autorise les passages piétons et ne doit pas nécessairement être aménagé différemment d'un axe à 50 km/h. Des aménagements peuvent en revanche être réalisés dans les rues adjacentes afin de dissiper les craintes de diffusion du trafic. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, le tronçon d'une « route affectée à la circulation générale » dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h peut être inclus dans une zone 30.





## Le 30 km/h aussi sur les axes principaux

Dans l'optique de requalifier l'espace public et de rendre les villes plus agréables à vivre, tout en stimulant les activités économiques, instaurer une limitation à 30 km/h sur les axes principaux constitue une intervention tout à fait judicieuse. De nombreuses raisons parlent en faveur de cette mesure :

- **Espace** : abaisser la vitesse maximale de 50 à 30 km/h permet de réduire le gabarit de la chaussée, libérant ainsi un espace précieux. Ce faisant, plus d'espace peut être mis à disposition de la marche, du vélo, des transports publics ainsi que pour la création d'espaces verts indispensables afin de garantir un climat urbain supportable et renforcer la biodiversité en ville. En profitent tant les habitants et habitantes des villes que leurs visiteurs et visiteuses quotidiens et les activités commerciales.
- **Protection contre le bruit** : abaisser la vitesse de 50 à 30 km/h engendre une diminution théorique du bruit à la source correspondant environ à une réduction de moitié du trafic. Cette mesure permet de se rapprocher des valeurs limites d'exposition au bruit prescrites dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et déploie des effets particulièrement importants la nuit, lorsque tant les sensibilités des habitants et habitantes que les vitesses sont plus élevées.
- **Sécurité** : grâce à une réduction considérable des temps de réaction et de la distance de freinage, le passage de 50 à 30 km/h permet de réduire d'environ un tiers les accidents graves. Le 30 km/h permet en outre de rendre plus sûrs les trajets scolaires qui longent des routes « orientées trafic ». Les écoliers doivent pouvoir se rendre à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité.

- **Qualité de l'air** : Les réductions de vitesse entraînent une diminution des émissions de substances nocives et contribuent ainsi à une meilleure qualité de l'air.
- **Fluidité** : à 30 km/h la quantité et la magnitude des manœuvres d'accélération et de freinage des automobilistes diminuent, rendant le trafic plus fluide. L'accès par les rues latérales est facilité lorsque la vitesse est faible. La capacité du réseau de TIM est ainsi augmentée.
- **Coexistence** : avec le 30 km/h les traversées piétonnes sont rendues plus sûres, et la marche le long de la rue plus agréable. Les piétons disposent de plus de temps pour traverser la rue. Afin de faciliter la traversée des enfants et des personnes à mobilité réduite, des passages piétons peuvent toujours être marqués là où ils sont opportuns, par exemple à proximité des écoles ou des homes. Le vélo gagne en attractivité grâce à une coexistence plus paisible avec le transport individuel motorisé (TIM).
- **TIM** : l'instauration d'une limitation à 30 km/h peut occasionner par moment des pertes de temps minimales pour le TIM. La vitesse moyenne réelle des voitures en ville se situe toutefois la plupart du temps déjà largement en dessous de 50 km/h. Les automobilistes profitent par ailleurs eux-aussi d'une meilleure fluidité du trafic et d'une sécurité accrue.

La réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h sur les axes principaux constitue donc une mesure très peu onéreuse permettant de diminuer sensiblement les coûts externes du trafic. En même temps, la qualité de vie et de séjour pour les piétons et les cyclistes est fortement augmentée.



## Transports publics

A moins qu'ils ne disposent de leur propre infrastructure (voies ferroviaires indépendantes), les transports publics (TP) sont aussi concernés par la réduction de la limitation de vitesse de 50 à 30 km/h sur les axes principaux.

Selon leur taille et leurs configurations spatiales et de circulation, les villes connaissent des réalités très variées en matière de TP. La diversité des infrastructures et des exploitations rend le dialogue avec le secteur d'autant plus important. Des solutions spécifiques pour chaque ville peuvent ainsi être trouvées. Les éventuelles pertes de temps pour les TP peuvent être atténuées par des mesures ciblées (voir ci-dessous). La hiérarchie des réseaux n'est en revanche pas menacée, les axes concernés conservant leur caractère hiérarchique supérieur et leur fonction de canalisation du trafic.

Avec la marche et le vélo, les TP constituent l'un des trois piliers d'une mobilité urbaine durable. Ensemble, ils forment une « alliance environnementale ». La CVM s'engage à maintenir et à développer une offre de TP attractive et de qualité, ce mode de transport étant peu gourmand en espace et ne pesant comparativement que peu sur l'environnement. Dans les débats sur les questions de régime à 30 km/h, on oublie souvent que ce sont les congestions engendrées par un TIM peu efficace et gourmand en espace qui constituent l'obstacle numéro un au bon fonctionnement des TP.

Des solutions permettant d'atténuer l'impact pour les TP d'une limitation à 30 km/h sur les axes principaux existent et peuvent être appliquées au cas par cas :

- la **priorité** des TP sur le TIM peut être renforcée de manière systématique : priorité aux feux de circulation, sites propres, suppression des carrefours, arrêts sur chaussée, réduction du TIM grâce à l'orientation et à la gestion du trafic, etc. Des mesures donnant systématiquement la priorité aux bus accroissent l'efficacité des bus, même avec une vitesse limitée à 30 km/h.
- les villes peuvent **renoncer à l'installation de structures** horizontales (décrochements) et verticales (gendarmes couchés) ainsi qu'à toutes autres mesures de modération entravant la circulation des TP sur les axes principaux limités à 30 km/h ;
- la limitation de vitesse peut varier selon le **moment de la journée**, notamment pendant une période de transition ;

- la limitation à 30 km/h, respectivement les exceptions au 30 km/h, peuvent être instaurées sur **certains tronçons** de manière ciblée, et pas nécessairement sur l'intégralité d'un tronçon desservi par une ligne de TP ;
- si le passage à 30 km/h devait entraîner des coûts supplémentaires pour les transports publics, ce qui doit être examiné au cas par cas, une solution de financement doit être recherchée dans le cadre d'un dialogue avec les différents acteurs concernés.

En conclusion, la limitation à 30 km/h sur des axes principaux est compatible avec un bon fonctionnement des TP. Villes et TP continuent à travailler main dans la main pour une mobilité urbaine plus durable. Même si le 30 km/h devient la norme, la possibilité d'instaurer exceptionnellement le 50 km/h sur certains axes serait maintenue. Par ailleurs, toute modification du régime de vitesse doit être bien intégrée dans l'environnement urbain et le système de transport.

## Position de l'UVS

Le comité de l'Union des villes suisses a adopté un **papier de position** sur la thématique du développement urbain et de la protection contre le bruit, qui met l'accent sur l'aspiration au progrès et à la prospérité en ville. Le bruit du trafic routier doit donc être réduit à sa source selon le principe du pollueur-payeur. Dans ce cadre-là, la revendication suivante est émise :

L'Union des villes demande que les villes puissent introduire une limitation générale de vitesse à 30 km/h de manière rapide, simple et adaptée à la situation, car il s'agit de la mesure la plus simple, la moins coûteuse et la plus efficace pour améliorer la protection contre le bruit pour les riverains. Cette mesure de limitation de la vitesse augmente en outre la sécurité pour toutes les personnes se trouvant dans la rue, améliore la qualité de séjour et l'attractivité des espaces publics.

## Revendication de la CVM

Au vu des bénéfices évidents qu'apporte une limitation à 30 km/h aussi sur les axes principaux, la CVM demande une **inversion du principe général en matière de vitesse en ville**, faisant du 30 km/h la norme et du 50 km/h l'exception.