



30 km/h

DANS VOS VILLES ET VILLAGES, GAGNEZ EN CONVIVIALITÉ

Date : Mai 2012 - Supplément théorique à La Lettre des CCATM n°67

Mots clés : Vitesse

Auteur : Benoît Coumont

Réduire la vitesse du trafic à 30km/h a de nombreux avantages. La sécurité s'en trouve grandement renforcée : il y a moins d'accidents et ceux-ci ont des conséquences moins graves.

Les habitants, subissant moins l'agressivité découlant de la congestion automobile, gagnent en qualité de vie avec également moins de pollution et de nuisances sonores. La mesure rendra le trafic moins dense en redirigeant le transit vers les grands axes en dehors des centres urbains. Les usagers faibles retrouveront ainsi l'espace public qui leur est dû. Le quartier sera en présence d'un trafic plus local et verra ainsi ses commerces de proximité se redynamiser.

Si cette mesure est généralement appliquée pour des zones restreintes, elle se révèle bien plus efficace lorsqu'elle est appliquée à l'ensemble d'un quartier, d'un village ou d'un centre urbain. La mesure est en effet bien mieux respectée quand elle est généralisée et se révèle donc bien moins coûteuse en aménagements et signalisations qui deviennent moins nécessaires. Mettre en place une consultation populaire, une bonne stratégie de communication et des aménagements légers peuvent se révéler bien plus payants. Plus qu'une simple limitation de vitesse, la ville et le village 30 devient alors un outil apaisant les quartiers.

Les zones 30 actuelles sont généralement limitées aux abords des écoles comme l'impose la législation. La disposition est alors appliquée sur une dizaine de mètres, ce qui est bien trop peu pour que les effets positifs de la réduction de la vitesse se fassent ressentir. Les usagers ont alors le sentiment d'être faces à un dispositif coûteux et peu efficace. Pour que ce le soit, il faut que la norme devienne le 30 km/h et que le 50 km/h devienne l'exception.

Anne-Marie Camus, échevine (Ecolo) de la mobilité et de l'aménagement du territoire de Ciney l'a bien compris et a défendu la limitation de vitesse à 30 km/h au centre et dans les zones résidentielles de sa ville : « au collège communal, très peu de politiciens étaient favorables à cette initiative. Mais après avoir consulté les citoyens via les comités de quartiers, tous se sont rendus compte qu'une grande majorité d'entre eux était réellement demandeuse de voir ce projet se mettre en place. Aujourd'hui, Ciney à 30km/h est devenue une évidence. Elle le deviendra donc d'ici juillet et sera réévaluée régulièrement. »



La volonté de mettre en place un tel projet peut venir des autorités communales, qui évalueront alors idéalement la possibilité d'appliquer la mesure sur l'ensemble de la commune, mais elle peut également émaner des citoyens. Si ces derniers ont, à première vue, moins de moyens d'actions, leur opinion a pourtant toute son importance. Sur le thème de la mobilité au sein d'un quartier, les élus locaux peuvent en effet être influencés par l'avis des habitants. Et les politiciens ont parfois une bien mauvaise perception de ce que pensent et veulent réellement les citoyens ¹.

Il peut donc être intéressant d'entamer la discussion sur le sujet lors de la réunion du comité de son quartier. Afin d'être soutenu lors du débat, assurez-vous préalablement de la position de vos voisins à ce sujet. En en parlant autour de vous, vous peaufinerez aussi votre argumentaire en fonction des caractéristiques de votre quartier et des besoins de ses habitants. Le projet est donc plus facile à imaginer et à mettre en place dans un quartier pour lequel, en tant qu'habitant, vous devriez avoir plus d'influence.

La mise en œuvre d'une mesure d'aménagement du territoire telle que le passage à 30 km/h sur un quartier se déroule de la façon suivante : décision politique, discussion au sein de l'administration, communication vers la population pour s'assurer d'une acceptation populaire,

expertise réalisée par un bureau d'étude ou le personnel communal qualifié, annonce des travaux éventuels, enquête publique, validation par le collège communal, réalisation des travaux et idéalement contrôles ultérieurs à moyen ou long terme. L'ordre peut varier selon l'envergure du projet et la volonté des élus locaux, mais, en tant que citoyen, c'est l'enquête publique qui se révèle la plus importante pour vous. Ce processus démocratique est l'occasion de porter vos revendications et de vous faire entendre.

Ces revendications sont portées à une échelle régionale par la plateforme « Ville 30 » réunissant les associations suivantes : le GRACQ - Les cyclistes quotidiens asbl, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Inter-Environnement Wallonie (IEW), Empreintes, GAMAH, Trop de Bruit en Brabant wallon, Association des Parents d'enfants victimes de la route, Pro Velo et UrbAgora. Cette plateforme ouverte à d'autres associations partageant ses valeurs vous propose une boîte à outils et une sélection d'arguments à utiliser pour convaincre vos élus sur www.ville30.be. ■

1) Une enquête européenne de 1991 sur l'accessibilité aux centres-villes révèle que 73 % à 85 % des citoyens préféreraient voir les piétons, transports publics et vélos prioritaires à la voiture alors que les élus pensent qu'ils ne sont que 30 % à 43 % à partager cette vision. Source : F. HÉRAN, « Déplacements urbains, pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés » (2000), Transports Urbains, n°102, pp. 13-20