

> Korneel Debaene, attaché, Autorité organisatrice de la mobilité – Bruxelles Mobilité

LES AUTOMOBILISTES ROULENT PLUS LENTEMENT DEPUIS LA VILLE 30

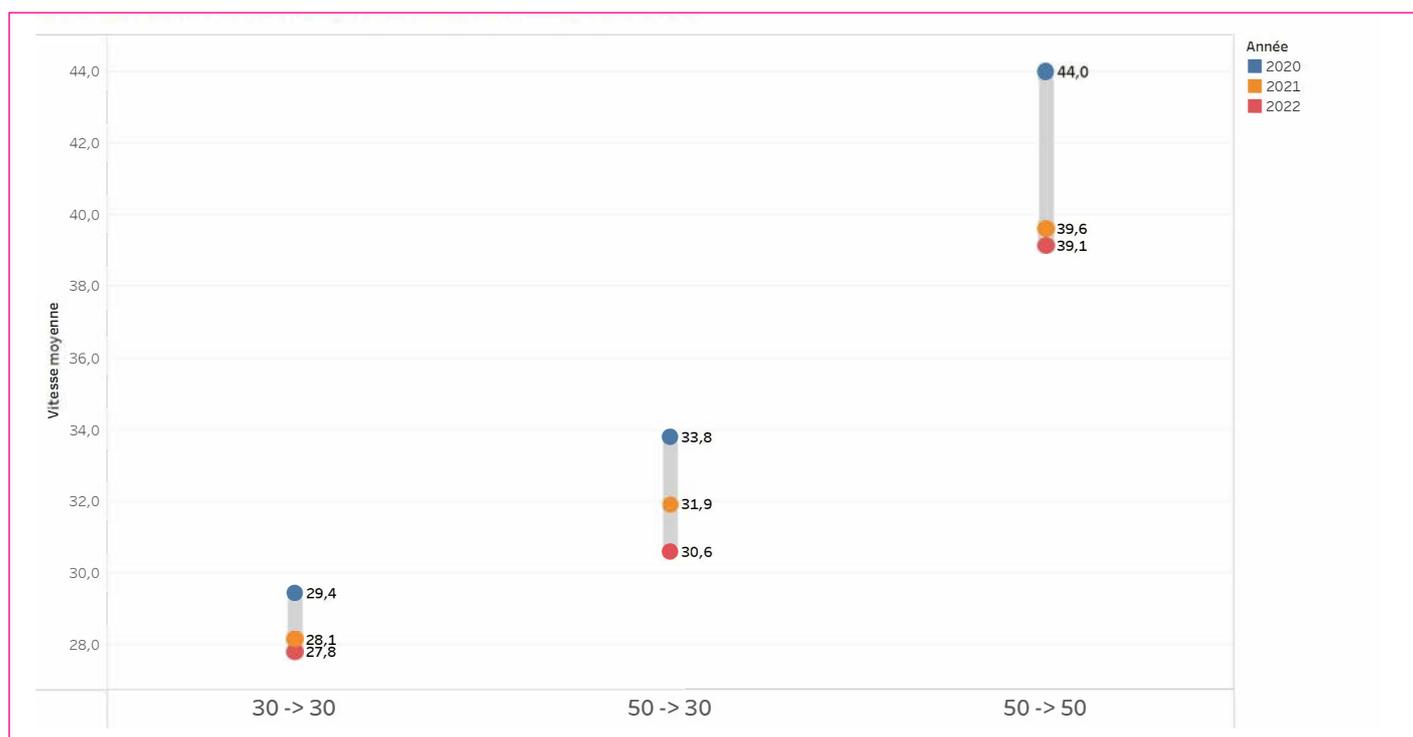
Les nouvelles mesures le démontrent : la baisse globale de la vitesse constatée un an après l'introduction de la Ville 30 se poursuit également deux ans après l'introduction. Sur les voiries où la limitation de vitesse a été réduite de 50 km/h à 30 km/h, la circulation a même encore ralenti au cours de l'année écoulée.

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021, la Ville 30 a directement engendré une diminution de la vitesse en Région de Bruxelles-Capitale. Une première évaluation des vitesses de circulation a été effectuée après un an – à l'époque, nous avons pu constater officiellement que la vitesse avait diminué, et ce, sur tous les types de voiries. Nous avons été quelque peu surpris de constater que la diminution s'appliquait non seulement sur les voiries où la limitation de vitesse avait été effectivement abaissée, mais aussi sur les voiries où la vitesse est restée à 50 km/h ou était déjà limitée à 30 km/h. L'introduction de la Ville 30 dans le style « big bang », avec dans un premier temps la campagne de communication correspondante et dans un second temps la politique répressive, semble avoir entraîné un changement de comportement général et pas seulement sur les voiries affectées par le changement. Il restait à savoir si, après un an, nous pouvions déjà parler d'un changement

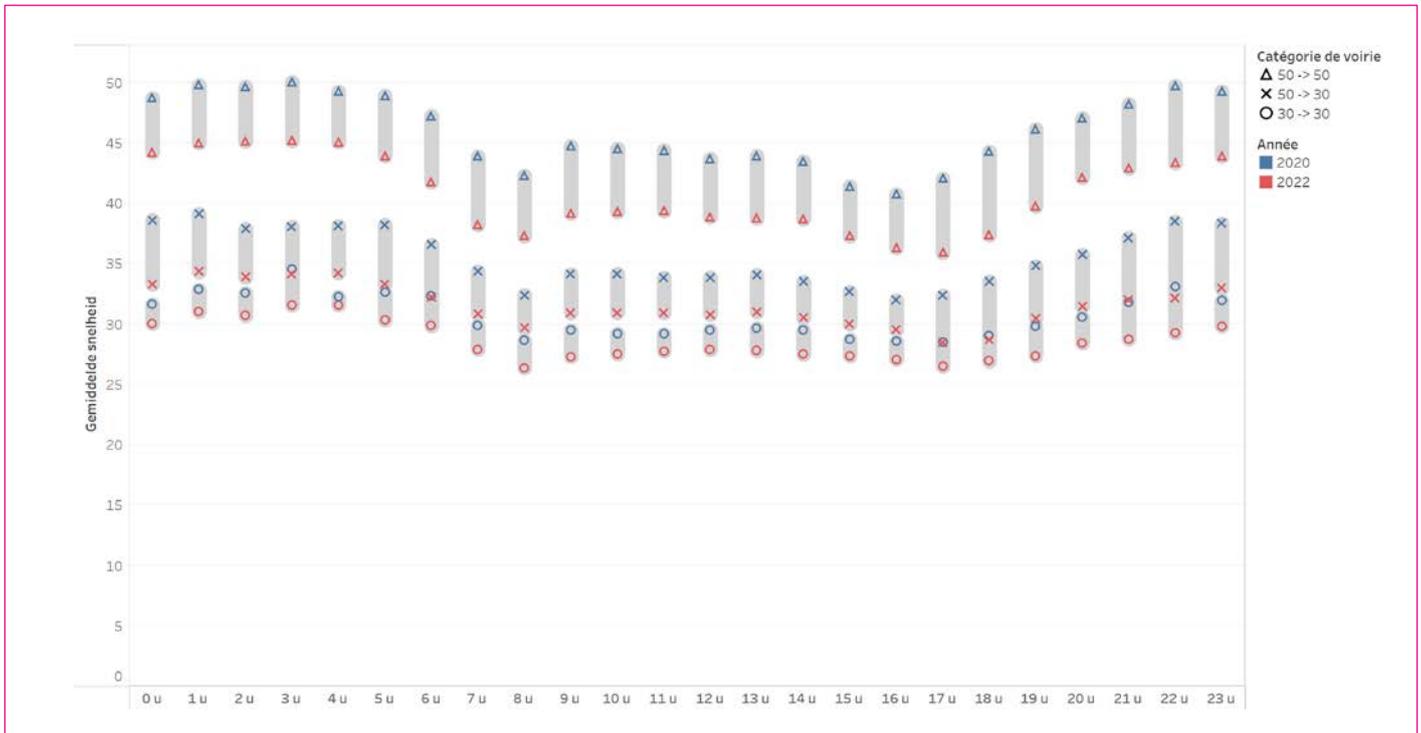
durable ou s'il s'agissait de la conséquence d'un effet initial temporaire et si la vitesse allait à nouveau augmenter, surtout sur les rues limitées à 50 km/h.

Entre-temps, la Ville 30 fête ses deux ans d'existence et d'après les mesures les plus récentes, nous pouvons déjà confirmer que la vitesse continue à diminuer. Dans la catégorie des voiries qui passent de 50 km/h à 30 km/h, nous constatons encore une baisse significative et dans les autres catégories de voiries, le résultat se stabilise après un an. Il n'est donc pas question de rechute après deux ans.

Il est frappant de constater qu'une année n'a pas été suffisante pour mesurer l'effet à long terme de la Ville 30. Surtout en ce qui concerne les voiries où la limitation de vitesse est passée de 50 à 30, nous n'étions manifestement pas encore dans une situation post-Ville 30 stabilisée après un an, mais encore à un stade intermédiaire. Aujourd'hui, il apparaît en effet que la vitesse a continué à baisser.



> Graphique 1: différence entre les vitesses moyennes en novembre 2020, 2021, 2022



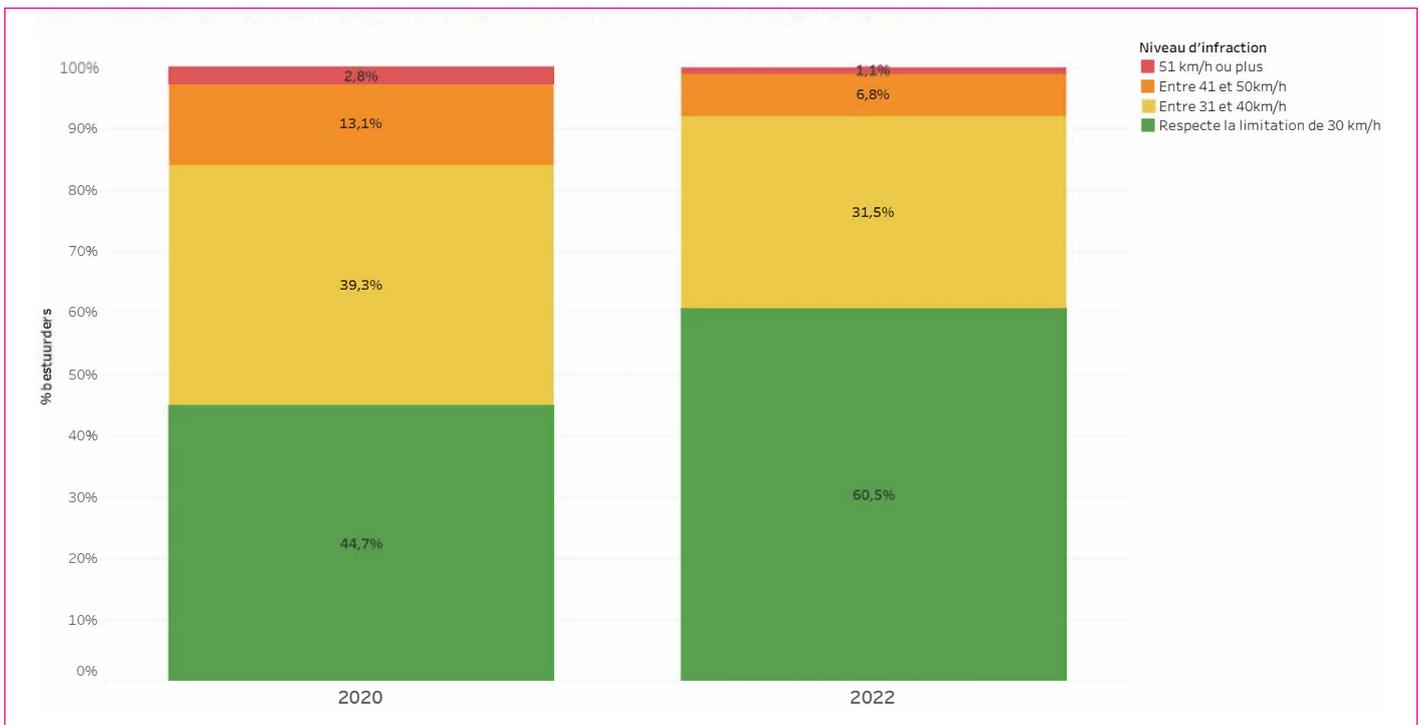
> Graphique 2: vitesse moyenne par heure par catégorie de voiries: différence entre novembre 2020, 2021 et 2022

Par ailleurs, il convient également de souligner que la vitesse avant la Ville 30 dans cette catégorie était déjà beaucoup plus basse que dans la catégorie 50 -> 50. Ce n'est pas parce que la vitesse maximale autorisée dans cette

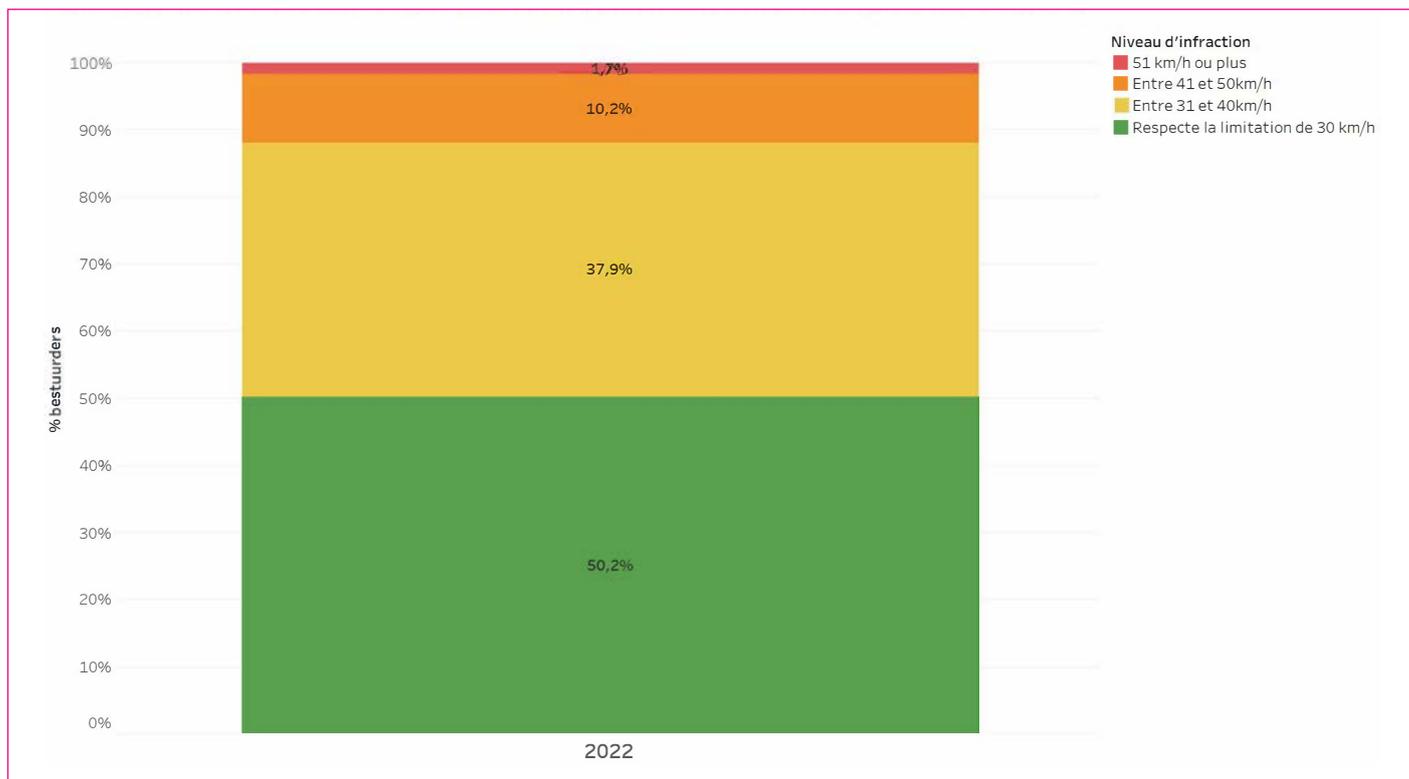
catégorie était de 50 km/h que l'on roulait réellement à cette vitesse. En ce sens, le projet de Ville 30 a donc en partie adapté le code de la route à la réalité, et a même partiellement

modifié la réalité en faisant encore diminuer la vitesse.

L'introduction de la Ville 30 s'est déroulée en période de covid-19. Une comparaison



> Graphique 3: pourcentage des conducteurs qui respectent ou non la limite de vitesse dans la catégorie de voiries 30 -> 30



> Graphique 4: pourcentage des conducteurs qui respectent ou non la limite de vitesse dans la catégorie de voiries 50 -> 30

avant-après n'est donc pas évidente. N'y avait-il pas, par exemple, beaucoup moins d'embouteillages en 2020, si bien que l'on pouvait rouler beaucoup plus vite, après quoi la circulation est revenue progressivement en 2021 et 2022, entraînant des vitesses artificiellement basses dues aux embouteillages ? L'augmentation de la circulation, surtout en 2022, est exacte, mais cela n'explique pas la baisse de vitesse mesurée. Seul un changement de comportement global peut expliquer la diminution constante des vitesses que nous constatons à chaque heure du jour et de la nuit.

Le graphique des vitesses moyennes par heure par catégorie de voiries (graphique 2) montre que la vitesse moyenne a clairement diminué la nuit, et même plus nettement que la journée. La diminution de la vitesse n'a donc rien à voir avec les embouteillages.

Toutefois, le graphique montre également que l'on roule encore beaucoup trop vite dans les catégories 30 -> 30 et 50 -> 30 en dehors des heures de pointe. Même si la vitesse a baissé, une majorité d'automobilistes dépassent encore la vitesse maximale autorisée de 30 km/h. Ce sont surtout les petits excès inférieurs à 10 km/h au-dessus de la limite maximale autorisée qui sont encore très

courants. Le respect s'est toutefois nettement amélioré dans les deux dernières années : pour la catégorie de voiries 30 -> 30, seuls 1,1 % des véhicules dépassent encore les 50 km/h contre 2,8 % avant la Ville 30.

En ce qui concerne la catégorie de voiries 50 -> 30 (graphique 3), le respect est à la traîne, même s'il faut dire ici qu'il s'est déjà amélioré par rapport à 2020 sur les voiries qui étaient déjà limitées à 30 km/h. Et ce, alors que le profil de ces voiries invite généralement à une vitesse légèrement plus élevée que celles qui étaient déjà limitées à 30 avant la Ville 30.

Même si une amélioration est certainement encore possible, cette évaluation est incontestablement positive après deux ans. L'impact positif se ressent-il également sur les accidents ? Jusqu'à un certain niveau, oui, mais tout de même avec quelques remarques importantes. Nous les aborderons dans un prochain article.

Ces analyses de vitesse ont été effectuées sur des données recueillies par Bruxelles Mobilité à 80 endroits choisis de manière aléatoire à travers la Région, équitablement répartis entre les catégories de voiries et à au moins 30 mètres des carrefours, passages pour piétons, virages, rétrécissements de la chaussée ou autres obstacles. À chacun de ces endroits, la vitesse de chaque véhicule

en circulation a été mesurée pendant une semaine en novembre 2020, 2021 et 2022. À cet effet, un petit radar ne ressemblant pas à une caméra (de contrôle de la vitesse) a été utilisé, et placé exactement dans la même position chaque année. De cette manière, les vitesses mesurées correspondent aux vitesses réelles, sans effet de freinage dû, par exemple, aux radars visibles. 