



SOMMAIRE

I Un renversement des valeurs	P.2
II La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble	P.2
III Un équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic	P.2
IV Les Villes 30 : des effets d'entraînement	P.3
V Pourquoi baisser sa vitesse à 30km / heure ?	P.4
1- Incidence sur les temps de parcours	
2- L'impact des 30 km/h sur la sécurité	
3-Les distances d'arrêt	
4-Corrélation entre vitesse et gravité de choc	
VI La réglementation : quelques outils destinés à apaiser la circulation	P.7
1- La zone de rencontre, nouveau concept du décret du 30 juillet 2008	
2- Les outils de la Ville 30	
3- Le début d'une prise en compte dans les documents d'urbanisme	
4- Le « code de la rue »	

LE CONCEPT DE VILLE 30

Il est un vrai défi pour une ville que de faire cohabiter ensemble tous les modes de déplacements en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'économie et d'environnement. Or, le code de la route n'était pas adapté à l'environnement urbain. Il s'est essentiellement construit pour et autour de l'automobile car la fonction circulation motorisée était la référence. Mais à la suite de la démarche « Code de la rue » et de l'introduction de nouveaux outils réglementaires en 2008 et 2010 tels que le principe général de prudence – le respect du plus faible par le plus fort -, la création de zones de rencontre, la généralisation des rues à double-sens pour les cyclistes et l'élargissement de la protection des piétons, les villes peuvent évoluer vers un nouveau partage de l'espace public.

I - Un renversement des valeurs

Alors que les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h et concédées devant une école sous la pression des parents, ou dans une rue sous la pression des habitants, elles deviennent la norme : le 50km/heure devient alors l'exception.

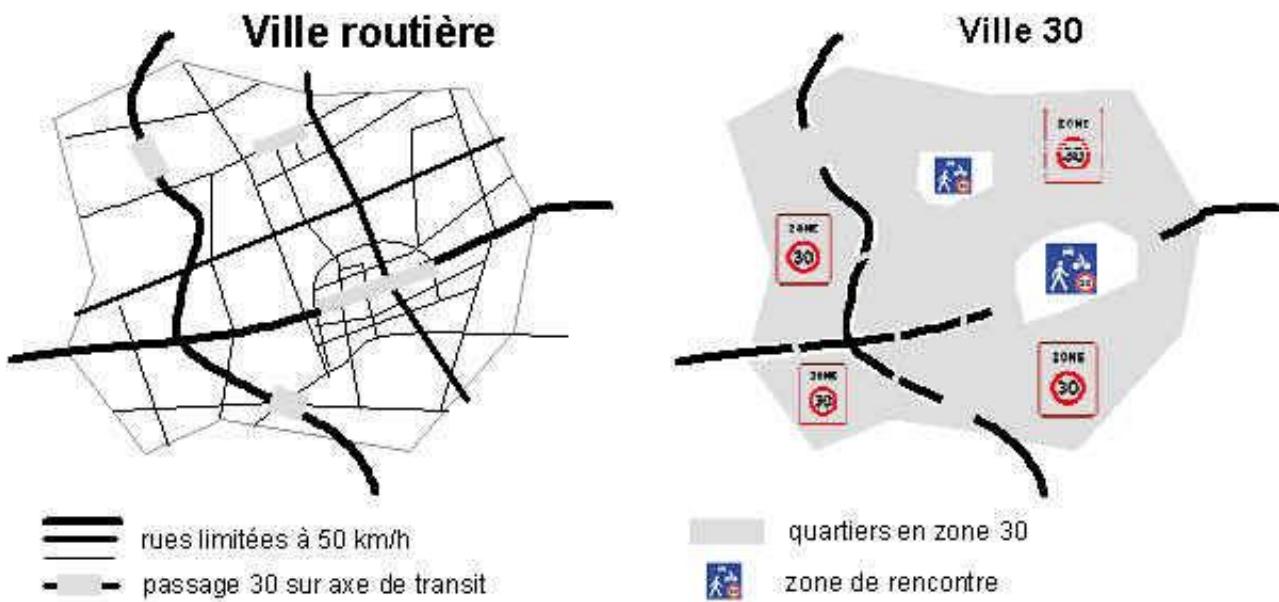
Dans la plupart des cas, les projets de zone 30 étaient portés par des élus locaux. A présent, ils sont de plus en plus souvent sollicités par les habitants. L'implication des habitants passe par une concertation. Car plus la population est informée, associée et écoutée, plus le projet est partagé et a de chances de réussir.

C'est ce renversement, et le discours qui l'accompagne, qui différencie la ville 30 d'un simple développement des zones 30 : il s'agit d'énoncer clairement que **les rues de quartiers sont des espaces urbains supportant de nombreuses fonctions de vie locale**, qu'elles ne sont pas de simples tuyaux isolés de leur environnement et encore moins des routes dont l'usage serait réservé aux automobiles.

Le concept de ville 30 a été présenté par la FUB en octobre 2009 lors du Congrès du Club des villes et territoires cyclables de la Rochelle, puis deux journées d'études « Ville à 30, Ville à Vivre » organisées par Rue de l'Avenir en partenariat avec la FUB ont eu lieu à Montreuil le 19 mai 2010 puis à Arles le 2 décembre 2010. L'association EVAD (FUB) a également organisé une rencontre en partenariat avec Rue de l'Avenir à Dijon le 23 novembre 2010. Ces initiatives ont joué un rôle quant à la mise récente sur l'agenda du concept de ville 30.

II - La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble.

On passe ainsi d'une représentation de la ville de type « filaire » ou « carte Michelin », matérialisée par son réseau de circulation, à une représentation en aires de vie où les quartiers sont considérés comme des unités, sans coupures.



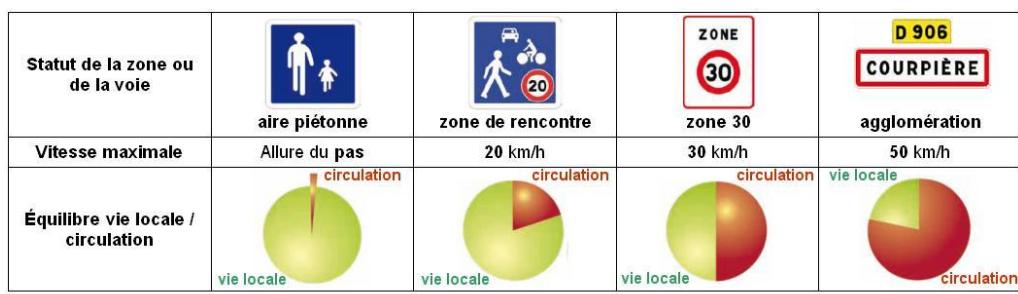
III - Un équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic

La prise en compte de cet équilibre conduit naturellement à la ville 30 ; le CERTU¹ préconise en effet :

- ⇒ 50 km/h sur les axes urbains à dominante trafic,
- ⇒ des zones de rencontre ou des aires piétonnes dans les secteurs où la vie locale est prépondérante (hyper centre, abords d'écoles, parvis de gare, rue de desserte résidentielle).
- ⇒ la zone 30 dans les quartiers où les deux fonctions doivent cohabiter :

Cette hiérarchisation permet de mettre en cohérence les différents espaces et d'en assurer une bonne lisibilité, à l'inverse des situations où les zones 30 ne concernent que des tronçons isolés formant un patchwork incompréhensible.

Impact de la vitesse sur les lieux de vie



Dans les lieux de circulation apaisée, la vie locale est plus développée, que ce soit des enfants qui jouent, des habitants qui se déplacent plus facilement à pied dans le quartier, des petits commerces qui se développent. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges

¹ Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public.

diminuent pour laisser place à des agglomérations dénuées d'humanité et où les habitants préfèreront se déplacer en voiture pour des trajets courts.

IV - Les villes 30 : Des effets d'entraînement

Le Bureau suisse de Prévention des Accidents (BPA) a introduit le modèle 30/50 en 2002. Celui-ci consiste à aménager l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic qui restent limités à 50 km/h.

Mais c'est Graz (Autriche) qui est la première ville européenne à avoir appliqué le concept de ville 30 dès 1992, tandis que Zollikon (Suisse) a reçu le prix BPA de la sécurité suite à sa conversion à 30 effectuée en temps record (2 mois !) avec des aménagements légers et peu coûteux en 2004.

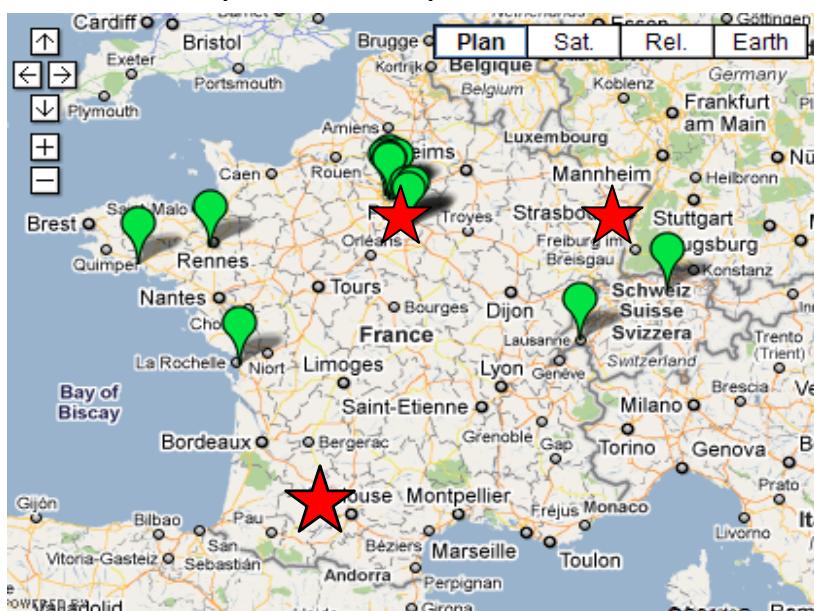
En France, si un certain nombre de villes ont commencé dès les années 80 à développer les zones 30 à l'échelle des quartiers (Rueil Malmaison, Lorient etc.) **c'est Fontenay aux Roses (92) qui a inventé le terme de ville 30 en se proclamant « première ville 30 de France » en 2005**. Nogent sur Marne (94) fit de même en 2006.

L'effet d'entraînement est sensible dans les Hauts de Seine puisque à la suite de Fontenay aux Roses, sa voisine Sceaux dont la quasi-totalité des quartiers était déjà à 30, a franchi le cap en 2008, suivie d'autres voisines proches (Clamart, Sèvres) ou plus éloignées (Clichy la Garenne ou Fontainebleau, Seine-et-Marne).

L'Ouest n'est pas en reste avec Lorient, Bruz, Aytré.

Carte de France des villes 30 et en projet

(Non exhaustive)



partition des Villes 30 en France
pays limitrophes

★ Villes 30 en projet

Des Villes 30 en projet

- Le maire de Paris, Bertrand Delanoë, s'est prononcé en Conseil de Paris pour une extension de la limitation à 30 km/h « à un nombre plus important de voies » notamment près des écoles et des zones commerciales. Près de 70 quartiers sont déjà en zone trente.
- A Toulouse, les Zones 30 s'étendent discrètement fin 2010 avec 326 km en zone 30 dans la communauté urbaine du Grand Toulouse et 243 kilomètres pour la Ville.

- A Strasbourg, la majeure partie des rues devrait être limitée à 30 km/h d'ici 3 ans. Ce projet a la particularité d'associer les Strasbourgeois à cette réflexion, à travers une phase de concertation, une 1^{ère} en France sur ce sujet.
- D'autres Villes comme Dijon, Montreuil, Arles, sont en cours de réflexion.

V - Pourquoi baisser sa vitesse à 30km/h ?

1. Incidence sur les temps de parcours

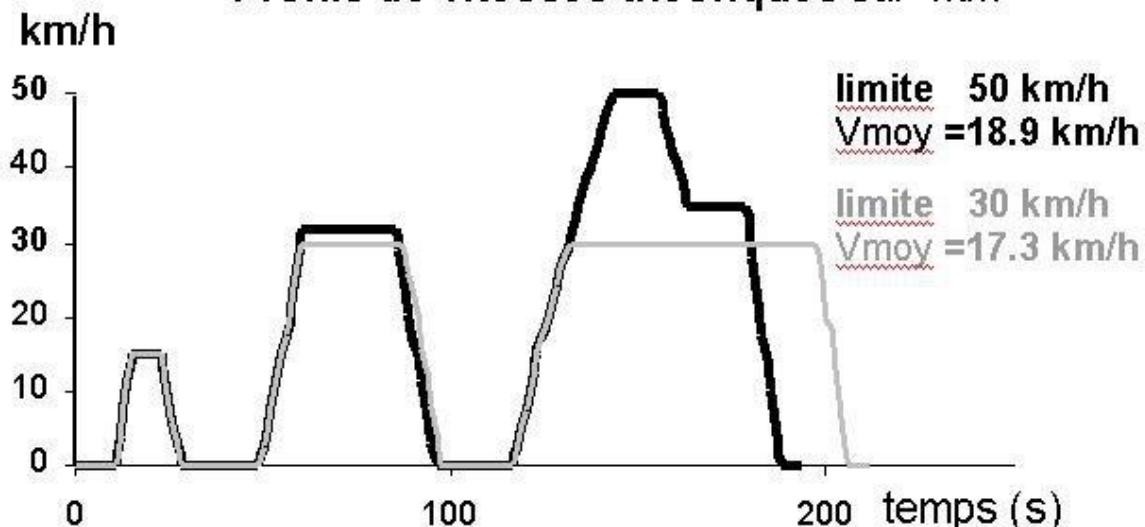
Il ne faut pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne. En milieu dense, un trajet a un profil de vitesse en dent de scie et le 50 km/h n'est pas atteint systématiquement comme le montre la courbe noire du graphe (cycle urbain normalisé ECE-15 d'1 km). La vitesse moyenne n'est finalement que de 18.9 km/h. Si l'on passe à une limite à 30 km/h, on supprime simplement les pointes et on met 18 secondes de plus, ce qui donne une vitesse moyenne de 17.3 km/h.

On peut donc dire qu'en théorie une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours.

Dans une ville 30 on laisse tout de même les boulevards à 50km/h, ce qui réduit encore l'impact de la limitation de vitesse : pour un déplacement typique où l'on parcourt moins d'un kilomètre en zone 30 avant de rejoindre le réseau structurant limité à 50 km/h, on perdra donc environ 10 à 15 secondes à cause de la zone 30 !

L'intérêt pour la sécurité, la convivialité et le partage de la rue d'un passage à 30 km/h étant, lui, très important, il n'y a donc pas à hésiter longtemps pour faire le bon choix !

Profils de vitesses théoriques sur 1km



2. L'impact des 30 km/h sur la sécurité

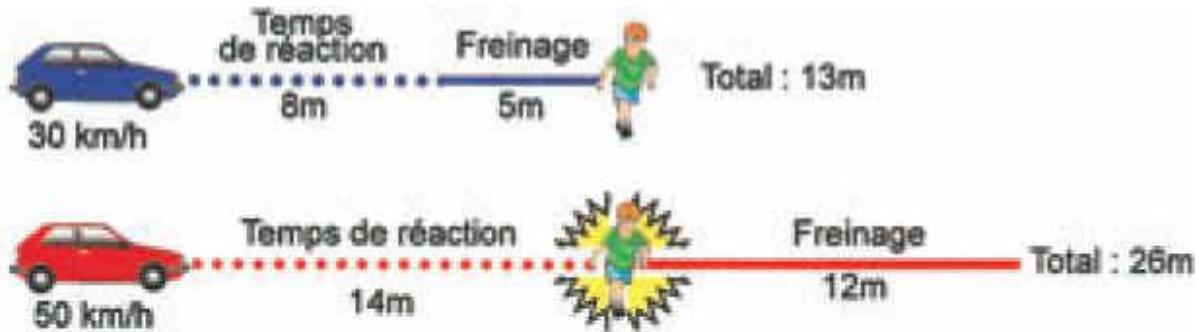
On doit souvent se justifier pour demander des limitations à 30 km/h, mais la vraie question est plutôt ; pourquoi 50 km/h dans les quartiers et centres-villes ?

Permettre des pointes à 50 km/h dans les lieux de vie n'a en effet aucune justification :

- les pointes de vitesse à 50 km/h au travers des quartiers ou des centre-ville, du fait des nombreux points de ralentissement (stop, feux, encombrements, manœuvres etc.) n'ont dans la plupart des configurations aucun effet sur les temps de parcours,
- en revanche le 50 km/h est incompatible avec la vie locale, que ce soit en terme de sécurité, de bruit ou d'émissions de polluants locaux engendrés par les fortes accélérations inutiles :

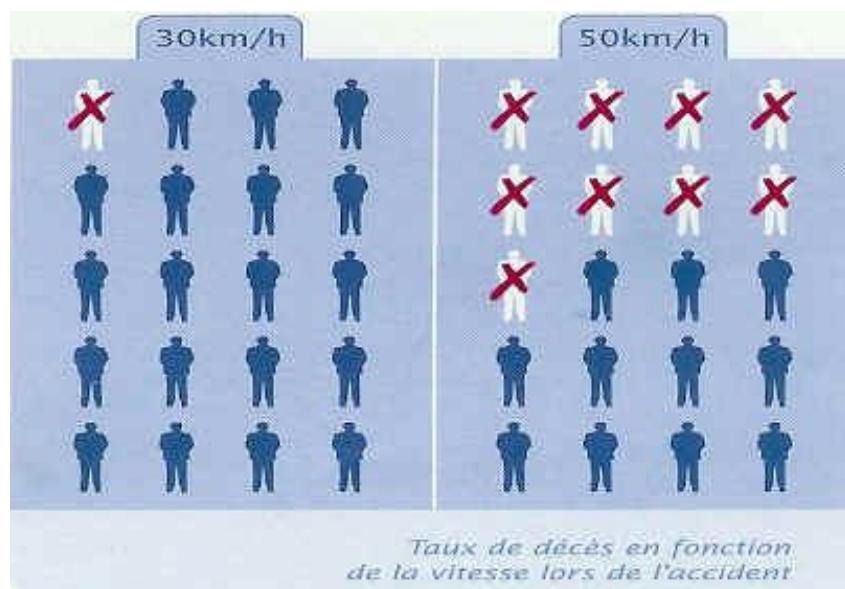
3. Les distances d'arrêt

A 30 km/h il faut 13m pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h l'automobiliste aura parcouru 26m avant même d'avoir commencé à freiner !

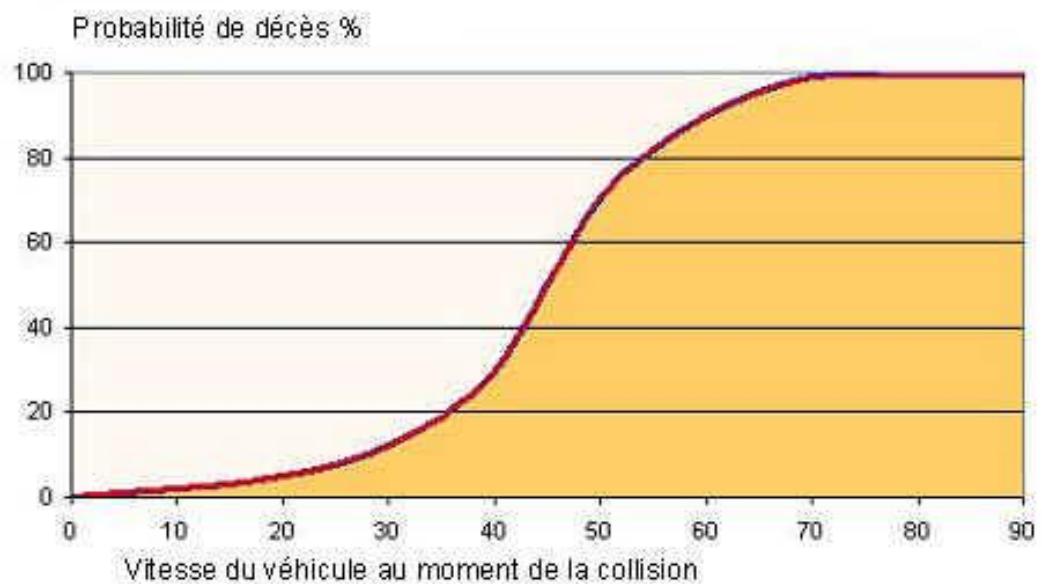


4. Corrélation entre vitesse et gravité du choc

Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h !



La probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec une voiture de tourisme croît très rapidement avec la vitesse (source : BPA Bureau Suisse de Prévention des Accidents)



VI - La réglementation : quelques outils destinés à apaiser la circulation

1. La zone de rencontre, nouveau concept du décret du 30 juillet 2008

Le décret du 30 juillet 2008 introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération qu'étaient « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permettait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun etc. Ce décret traduit dans le code de la route, sur la base des expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage de la démarche « code de la rue », le concept de « zone de rencontre ». Au sein de ces zones de rencontres : la priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h."

Bien évidemment toute la réglementation classique s'applique à la zone de rencontre que ce soit la législation pour les personnes à mobilité réduite (notamment les personnes handicapées), la signalisation, etc. Ainsi, il est recommandé de garder un espace refuge réservé aux piétons, dès que la largeur de la rue le permet, afin d'assurer un cheminement piéton non accessible aux véhicules motorisés.

La « zone de rencontre » peut englober une place ou un ensemble de voiries. Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.

2. Les outils de la ville 30

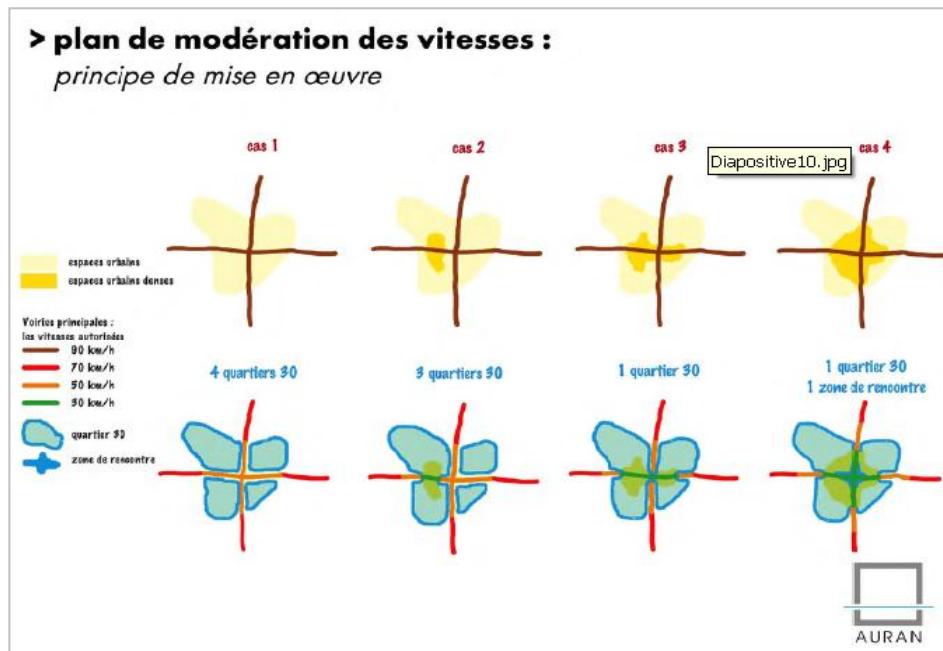
Faire confiance au civisme des automobilistes est rarement suffisant. Les villes ont donc à leur disposition des outils pour casser la vitesse. Le tout s'accompagnant d'une bonne signalisation et de marquage au sol. Le Conseil national de la sécurité routière les a même listés :

- la réduction du nombre de voies par sens : les deux fois deux voies deviennent très exceptionnelles.
- La diminution de la largeur de la chaussée : divers moyens sont possibles comme l'utilisation du stationnement (épis, latéral, central en alternant le côté), l'élargissement des trottoirs et la création de bandes cyclables.
- La rupture de linéarité : la chicane, aménagement typique, crée une contrainte dite dynamique.
- Le traitement des carrefours : les giratoires sont préconisés, ou bien l'installation d'îlots assurant une meilleure perception du carrefour.
- Le « gendarme couché » : les ralentisseurs en dos-d'âne de 10 cm sur la largeur de la chaussée (efficaces pour les ralentissements ponctuels pour des voies au trafic intérieur à 3 000 véhicules par jour et sans passage de bus), les surélévations de chaussée avec plateau ou coussins berlinois (qui peuvent être contournés par les cyclistes), les écluses ou sas (rétrécissement ne laissant que le passage d'une voiture, associé de préférence à un by-pass vélo).

Source ville et transports : 6/04/11

3. Le début d'une prise en compte dans les documents d'urbanisme

Certaines intercommunalités envisagent la mise en œuvre de « Plans de modération de vitesse intercommunaux», comme le préconise le PDU de Nantes métropole ou le ScoT du Pays de Retz, créant ainsi un maillage de quartiers 30, dans lesquels figureront des zones de rencontre.



4. Le « code de la rue »

Le « code de la rue » n'existe pas en tant que tel. La démarche code de la rue a intégré un certain nombre de modifications dans le code de la route, le code de l'environnement, le code des communes... afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, y compris les cyclistes, et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains aux usagers vulnérables et utilisateurs de modes doux. Axée sur le principe de prudence, sur la cohabitation et sur la réduction des vitesses au sein des quartiers où s'exerce la vie locale, ainsi que sur la réduction des vitesses les plus élevées, la démarche « code de la rue », qui n'est pas achevée, s'intègre officiellement dans les suites du Grenelle de l'environnement, en se déclinant sous deux aspects majeurs : l'un réglementaire évoqué précédemment, l'autre citoyen (modification des comportements).

L'aspect citoyen vise à **établir des chartes locales définissant les règles de comportement et de cohabitation en sécurité** sur les espaces publics adaptées aux configurations locales et aux modes de déplacements existants ou en projet.

L'exemple du code de la rue mis en place sous forme de charte dans l'agglomération bordelaise illustre cet aspect citoyen.

⇒ Les principaux sites de référence

Des fiches pratiques et des plaquettes sur le code de la rue ont été éditées et sont en ligne sur plusieurs sites de l'Etat, notamment :

Le site de la Sécurité Routière : <http://www.securiteroutiere.gouv.fr>

Le site ministériel dédié : <http://www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr/>

Le site du Certu : <http://www.certu.fr/>

Le site du Club des Villes et Territoires Cyclables : www.villes-cyclables.org

Le site de la Rue de l'Avenir : www.ruedelavenir.com

Le site de la FUB : <http://www.fubicy.org/>

Le blog ville 30 : <http://www.ville30.org>

Contacts

Initiateur de la démarche :

Clément ROSSIGNOL, élu local à Bègles et à la Communauté Urbaine Bordeaux
06 22 02 02 32 - c.rossignol@mairie-begles.fr

Premiers signataires :

Fédération des Usagers de la Bicyclette :

www.fubicy.org

Patrice NOGUES, Vice-Président

06 32 77 62 69 - 03 88 75 71 90 - secretariat@fubicy.org

Créée en 1980, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), a pour objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien, en complémentarité avec les transports collectifs. La FUB regroupe 174 associations de cyclistes urbains en mars 2011.

France Autopartage :

www.franceautopartage.com

Jean-Baptiste SCHMIDER, Président

03 88 23 45 33 - info@franceautopartage.com

France-AutoPartage est une coopérative d'entreprises créée dès 2001, qui regroupe aujourd'hui 11 opérateurs locaux d'autopartage présents dans une vingtaine de villes françaises. Ces services permettent à environ 7000 utilisateurs de se partager l'usage de plus de 350 voitures.

Rue de l'Avenir :

www.ruedelavenir.com

Christian COLLIN, Membre du bureau

06 86 93 40 14 – infosrda@ruedelavenir.com

Depuis 1988 la « Rue de l'Avenir » encourage la modération de la circulation motorisée, la reconquête de l'espace public et le développement des modes actifs de déplacement afin de transmettre aux générations futures une ville plus sûre et plus agréable à vivre.

Club des villes et territoires cyclables :

www.villes-cyclables.org

Claude LISBONIS Communication / CLC

01 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 — c.lisbonis.com@wanadoo.fr

Le Club des villes et territoires cyclables, créé en 1989 par 10 villes pionnières, regroupe aujourd'hui plus de 1 000 collectivités – villes, agglomérations, départements, régions.