

Dossier de Presse



Lancement officiel de la campagne française de soutien à l'initiative citoyenne européenne :
30km/h : redonnons vie à nos villes !

Conférence de presse

Le Vendredi 8 février à 11 heures, dans les locaux de la
Maison du Vélo, 37 Boulevard Bourdon 75 004 Paris



Communiqué de presse – 8 février 2013

Lancement officiel de la campagne européenne : 30km/h : redonnons vie à nos villes !

Le 8 février à Paris, plusieurs associations – RUE DE L'AVENIR, FUB, Droits du piéton, France auto Partage, FNAUT- ont lancé lors d'une conférence de presse une grande campagne de signatures en faveur de l'instauration du 30 km/h en ville comme vitesse de référence. Cette opération est menée dans le cadre d'une Initiative Citoyenne Européenne (ICE) portée par des associations de sept pays de l'Union. Objectif : recueillir un million de signatures d'ici le 13 novembre 2013.



Le texte de cette Initiative Citoyenne Européenne (ICE) a été déposé le 13 novembre 2012 auprès de la Commission européenne. Celui-ci porte sur la préconisation d'une nouvelle vitesse de référence en ville et dans les quartiers résidentiels : en l'occurrence, 30 km/h, le 50 km/h n'étant plus conservé que pour les axes de transit.

À partir de son dépôt, l'ICE dispose d'une période d'un an pour rassembler à travers les pays de l'Union un minimum d'un million de signatures de citoyens soutenant cette proposition. La France, pour sa part, devra en recueillir au moins 55 000. C'est là une condition indispensable pour que l'ICE soit validée et que la Commission se saisisse officiellement de la demande avec, à terme, – c'est l'espoir des porteurs de ce projet – la perspective de la transformer en proposition législative.

Il va donc revenir aux associations d'expliquer que l'adoption d'une telle mesure favoriserait les ambitions de l'Europe, aussi bien pour l'amélioration de la sécurité routière que pour la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air. Que passer de 50 à 30 km/h multiplie par neuf les chances de survie des piétons et cyclistes lors d'un accident. Et que la généralisation du 30 km/h en ville augmente la convivialité et le bien-être des usagers tout en favorisant les modes de transport actifs, car se déplacer à pied ou à vélo devient plus agréable et moins dangereux.

Il faut noter que cette démarche s'inscrit dans une continuité :

- Elle est conforme à la recommandation adoptée par la **résolution du 27/9/2011 du Parlement européen** qui « *recommande vivement aux autorités responsables de limiter à 30km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables* » (Mesure 54)
- Elle est une suite logique du « **Manifeste pour une ville à 30km/h** », lancé le 4 mai 2011 en France. Manifeste qui souligne que « *l'usage responsable de l'automobile en particulier grâce à une modération des vitesses est une condition pour une ville respectueuse de tous* » et « *que la limitation à 50 km/h doit devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit* ».

Texte de la pétition de l'initiative citoyenne européenne

« *Nous suggérons une limitation de vitesse standard de 30 km/h (20 mph) au sein de l'Union européenne pour les zones urbaines/résidentielles. Si elles peuvent démontrer que les besoins environnementaux et de sécurité des usagers les plus vulnérables sont respectés, les autorités locales pourront mettre en place d'autres limitations de vitesse.* »

Les associations énumérées ci-dessous soutiennent cette pétition et s'engagent à la diffuser, selon des modalités appropriées à chaque organisation, afin de permettre de recueillir en France les 55 500 signatures nécessaires d'ici le 13 novembre 2013.



Les Droits du piéton

La Fédération des Conseils de Parents d'Elèves (FCPE)

La Fédération des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public (PEEP)

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

La Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT)

France-Autopartage

France Nature Environnement

La Rue de l'Avenir

L'Union Nationale des Associations Familiales (UNAF)

Contact : Rue de l'Avenir : Gilbert Lieutier (06 83 33 02 55) – **FNAUT** : Jean Sivardière (01 43 35 02 83) – **FUB** : Claude Lievens Souday et Yves Bertin (06 32 77 62 69 ou 03 88 75 71 90)

Pour s'informer et signer : <http://fr.30kmh.eu/>

Sur l'initiative citoyenne européenne : <http://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/guide>

Pour suivre l'actualité en France, le site : www.ville30.org



INITIATIVE CITOYENNE EUROPEENNE (TEXTE DE LA PETITION)

Objet : « Nous suggérons une limitation de vitesse standard de 30km/h (20mph) au sein de l'Union européenne pour les zones urbaines/résidentielles. Si elles peuvent démontrer que les besoins environnementaux et de sécurité des usagers les plus vulnérables sont respectés, les collectivités locales pourront mettre en place d'autres limitations de vitesse ».

Principaux objectifs : L'UE a des objectifs clairs en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, mais ces derniers ne sont pas encore atteints. Une limitation standard de 30km/h (20mph) permettrait de les atteindre plus efficacement, comme ceci a été le cas dans les domaines de la réduction des accidents graves et mortels, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des émissions de CO2 et de l'amélioration des flux de trafic. Les usagers peuvent circuler en ayant moins peur. Les modes de transports plus écologiques deviennent plus attractifs. Afin de respecter le principe de subsidiarité, les autorités locales doivent avoir la possibilité de mettre en place d'autres limitations de vitesse et de mettre en place des mesures alternatives pour atteindre ces objectifs.

Date d'enregistrement : **13/11/2012**

Les informations sur cette proposition d'initiative sont disponibles dans les langues suivantes:

[čeština](#) [Deutsch](#) [Ελληνικά](#) [English](#) [español](#) [Français](#) [italiano](#) [magyar](#) [Nederlands](#)
[polski](#) [slovenščina](#) [suomi](#) [svenska](#)

Noms des organisateurs : **Bertoncelj Janez, Aghte Heike, King Roderick Arthur Charles, Mersch Jeannot Marie Martin, Martín-Sosa Rodríguez Samuel, Tulenheimo Martti, Moshammer Hanns Michael,**

Adresses électroniques des personnes de contact (niveau Europe) : heike.aghte@30kmh.eu et martti.tulenheimo@30kmh.eu Site internet : <http://www.30kmh.eu>





8 FEVRIER 2013

Depuis près de 25 ans Rue de l'Avenir milite pour « une ville plus sûre et plus agréable à vivre ».

C'est dire qu'au delà de la rue de l'avenir, il y a la ville de l'avenir.

S'il est juste de se préoccuper de sa prospérité, de son image, de son développement harmonieux et respectueux de son environnement naturel, le souci premier pour nous est bien la vie de la ville et celle des personnes qui s'y trouvent.

Ce souci de la vie dans la ville présente plusieurs volets étroitement dépendants les uns des autres :

- La sécurité
- La santé
- L'agrément
- La liberté dans l'exercice de la mobilité

Ces volets doivent s'entendre pour tous, et traduire un refus effectif de toute exclusion.

Tout aujourd'hui commande de refermer la parenthèse du « tout automobile », qu'il s'agisse de l'excès de son usage ou de l'excès des vitesses qui lui ont été permises en ville.

La « Ville à 30 » est aujourd'hui la métaphore de ce qui constitue à la fois une démarche et un objectif.

Or, cette locution semble mettre l'accent sur la seule vitesse alors qu'elle recouvre dans les faits une réalité bien plus large qui se traduirait plus justement dans le fait de rendre à la ville son identité réelle et à la vie qu'elle contient toute sa richesse, toutes ses potentialités.

Mais cet accent mis sur la vitesse est légitime tellement notre société a intégré, par le fait de nos pratiques quotidiennes, ce paramètre comme l'indice de quelque chose que nous identifions à la liberté.

L'âpreté même de la contestation que cette démarche suscite en est la preuve.

Notre tâche est de faire partager notre conviction car elle est juste et que rien ne légitime que nous en soyons les seuls dépositaires.

La Rue de l'Avenir a été parmi les initiateurs de la démarche du « code de la rue » qui a permis d'accroître et d'affiner la panoplie des outils pour une meilleure exploitation urbaine et surtout d'inscrire dans le code de la route le principe de prudence..

La Rue de l'Avenir a été un acteur déterminant du « Manifeste pour une ville à 30km/h », lancé le 4 mai 2011 en France. Manifeste qui souligne que « *l'usage responsable de l'automobile en particulier grâce à une modération des vitesses est une condition pour une ville respectueuse de tous* » et « *que la limitation à 50 km/h doit devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit* ».

Logiquement, la Rue de l'Avenir soutient aujourd'hui le texte de l'Initiative Citoyenne Européenne (ICE) déposé le 13 novembre 2012 auprès de la Commission européenne, et qui porte sur la préconisation d'une nouvelle vitesse de référence en ville et dans les quartiers résidentiels : en l'occurrence, 30 km/h, le 50 km/h n'étant plus conservé que pour les axes de transit.

La réussite de cette initiative permettra de créer, à l'échelle européenne, un fond réglementaire nouveau de nature à fonder plus sûrement la démarche « Ville à 30 ».

www.ruedelavenir.com



Contribution de la limitation à 30 kmh à la cyclabilité des villes

Intervention de la FUB à la Conférence de Presse du vendredi 8 février 2013

La transition énergétique et écologique implique de profonds changements dans le fonctionnement de la société et des comportements individuels. Le vélo représente une alternative forte pour les déplacements quotidiens. Il recèle un énorme potentiel de développement dans les villes et les agglomérations.

Faciliter l'usage du vélo est un des leviers à actionner pour atteindre les objectifs de développement durable : réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effets de serre et augmentation de la part des énergies renouvelables. Il est désormais urgent d'adapter notre pays et nos territoires à ces nouvelles perspectives dans toutes leurs dimensions, économiques, sociales et écologiques.

La Charte de Bruxelles signée le 15 mai 2009 par plusieurs villes européennes en conclusion de la Conférence internationale Vélo-City définit un **objectif de 15 % de part modale vélo à atteindre en 2020**. Malgré des avancées notoires, la **France est à peine à 4 % en 2011**. Pour la même année, les Pays-Bas et le Danemark sont à 27% et 18% de part modale vélo sur l'ensemble de leurs territoires respectifs. La France doit intensifier son effort pour mettre à l'œuvre un scénario de rattrapage, afin d'atteindre le minimum de 10% qu'indiquait le Plan National Vélo de janvier 2012. Cet objectif suppose que les 15 % soient atteints dans les grandes agglomérations. Les agendas politiques national comme locaux doivent inscrire les décisions qui conviennent pour parvenir à ce résultat.

Au premier rang des décisions à prendre, on trouve la généralisation de la « Ville 30 ». Les avantages pour les cyclistes et la collectivité sont nombreux :

- **La réduction de l'accidentalité par la réduction des vitesses.** Sur environ 150 morts de cyclistes par an 1/3 le sont en ville. Encore trop ! Un choc à 30kmh a 9 fois moins de probabilité d'entraîner la mort qu'un choc à 50 kmh.
- **L'incitation à l'usage du vélo par la pacification de la circulation** est susceptible d'attirer de nouveaux adeptes pour tous leurs déplacements de la vie quotidienne. Ils aideront à atteindre les objectifs économiques et écologiques fixés de mobilité durable.
- La ville à 30kmh rend possible **un aménagement raisonné de la ville pour tous et pour les cyclistes** en particulier : moins de vitesse ne signifie pas moins de débit mais moins de place laissée à l'auto, donc plus de trottoirs, de bandes cyclables, de double sens cyclables,... donc moins de détours, de dénivelée,... pour un investissement minime.
- **L'agrément d'une ville** qui incite à la pratique des déplacements actifs aide à **prévenir la plupart des pathologies et maladies chroniques qui résultent d'un manque d'activité physique**. Cet effet induit **déjà une économie annuelle de l'ordre de 6 milliards d'euros** liée aux non-dépenses de santé des cyclistes.
- Dans l'économie nationale, **le vélo pèse déjà 3 milliards d'euros**. Combien demain ?

La FUB fédère plus de 180 associations d'usagers du vélo, milite pour le développement de son usage et la reconquête de sa place dans la rue et la cité. Elle défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers.



LES DROITS DU PIÉTON

Siège social : 22, rue Deparcieux 74014 PARIS

Laurent JEANNIN-NALTET *vice-président*
courriel : ljn@laposte.net

Conférence de presse du 8 février 2013 - Initiative citoyenne européenne -

L'action des Droits du Piéton a été particulièrement axée ces dernières années vers la préservation des cheminements piétonniers en milieu urbain.

Constatant les limites des méthodes de concertation, cette action s'est faite essentiellement par des recours devant la justice administrative.

Ainsi ont pu être obtenus des jugements :

- annulant l'aménagement d'une aire de stationnement pour deux-roues motorisés empiétant largement sur un trottoir et dont l'accès n'était pas possible depuis la chaussée (Paris)
- annulant plusieurs autorisations accordées abusivement par une collectivité territoriale pour des occupations privatives du domaine public pour des terrasses de cafés ou de restaurants (Paris)
- annulant des aménagements " mixtes " piétons-cyclistes sur trottoir au motif que les zones respectives n'étaient pas clairement séparées et délimitées (Strasbourg)

D'autres actions sont en cours pour contester certains aménagements de voirie dont la réalisation démontre que le piéton est devenu la " *variable d'ajustement* " pour de nombreuses municipalités. Même si ces aménagements répondent à de nouveaux usages, l'Association Les Droits du Piéton rappelle que le piéton est le principal usager de l'espace public et que les aménagements de voirie ne doivent pas être réalisés à son détriment.



**France-Autopartage,
réseau coopératif qui regroupe 14 services de voitures partagées,
soutient l'initiative en faveur de la ville à 30 km/h.**

La limitation à 30 km/h n'impacte que peu la vitesse de circulation moyenne en voiture en ville, mais apporte un gain de fluidité et de sécurité, une réduction du bruit et de la pollution automobile. La limitation de la vitesse à 30 km/h est une mesure qui apaise les zones urbaines et résidentielles, les rend plus accueillantes, plus sûres, plus confortables pour les habitants, les travailleurs et les visiteurs.

Avec des rues limitées à 30 km/h, les habitants sont encouragés à faire leurs petits déplacements à pied, à essayer le vélo pour les trajets urbains, à rejoindre un arrêt de transport collectif - qui lui-même circule mieux. Les villes qui font ainsi la promotion de la vie locale et des modes de déplacements durables sont également celles où l'autopartage se développe le mieux. Pour les usagers de l'autopartage, les modes alternatifs à la voiture constituent le quotidien : ils privilégient le mode le plus adapté à chacun de leur déplacement.

Service de proximité, l'autopartage offre une solution simple et pratique pour des besoins occasionnels (rendez-vous professionnel, destination non desservie, sortie en soirée, objets à transporter...). Les voitures partagées se substituent ainsi à la première ou à la seconde voiture du ménage ou à la voiture de l'entreprise. Dans les gares, l'autopartage constitue un complément idéal au train pour les derniers kilomètres qui ne peuvent être parcourus autrement.

Une ville à 30 augmente la sécurité des déplacements. La limitation à 30 km/h réduit l'écart entre les vitesses des modes de déplacement en zone urbaine, ce qui sécurise les modes les plus lents. L'autopartage aussi amène à considérer la voiture comme un mode de déplacement parmi d'autres.

Une ville à 30 facilite la vie de quartier, rendant plus accessibles ses marchés, services culturels et commerces. L'autopartage aussi incite à privilégier les achats de proximité, comme le montre l'évolution des usages des clients de l'autopartage.

Une ville à 30 reconsidère ses aménagements urbains, car à faible vitesse les voiries, les virages et les carrefours peuvent laisser davantage de place aux pistes cyclables, espaces verts, terrasses.... L'autopartage aussi permet de libérer de l'espace en ville : une voiture partagée remplace 7 à 8 voitures qui encombreraient la voirie.

L'Union européenne s'est fixée des objectifs en matière de lutte contre le risque routier, contre la pollution locale, contre le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre des automobiles. La limitation de la vitesse à 30km/h dans les zones urbaines l'aiderait à les atteindre.

Pour toutes ces raisons, le réseau France-Autopartage soutient cette Initiative Citoyenne Européenne et appelle à la signature de la pétition sur le site fr.30kmh.eu.



Le partage de l'espace public urbain : cercle vicieux ou cercle vertueux ?

**Intervention de la FNAUT à la conférence de presse du vendredi 8 février 2013
Rue de l'Avenir, Droits du Piéton, FUB, FNAUT,...**

Réduire la vitesse autorisée en ville est une approche de bon sens et la FNAUT soutient l'initiative citoyenne européenne en faveur de la ville 30 : le 30 km/h est bien adaptée au milieu urbain et doit devenir la référence. La réglementation fait évoluer les comportements.

Cette initiative s'intègre parfaitement dans la vision de la FNAUT. Plus généralement, le rôle actuel de la voiture en ville n'est pas soutenable et doit être maîtrisé.

- D'une part la voiture n'est pas techniquement nécessaire pour un très grand nombre de déplacements quotidiens répétitifs.
- D'autre part son usage généralisé génère de l'insécurité, une dégradation du cadre de vie urbain et des coûts excessifs pour la collectivité (congestion, atteintes à la santé, pétrole,...).

Le cercle vicieux

- On ne fait rien pour freiner l'étalement urbain, générateur de trafic automobile pendulaire.
- On continue d'accompagner ce phénomène en créant de nouvelles voiries et des parkings, et en favorisant fiscalement l'usage de la voiture (voir la récente baisse des taxes sur les carburants qui a coûté plus de 500 millions d'euros à l'Etat).
- Les alternatives à la voiture se mettent en place, mais bien trop lentement faute d'espace disponible, de financements et de volonté politique.
- La place de la voiture a été réduite dans les hypercentres de quelques villes mais elle reste le plus souvent reste hégémonique (voir l'exemple de Lille).
- La monopolisation de l'espace public, l'insécurité et les nuisances qui en résultent s'ajoutent à la cherté de l'habitat central pour rendre l'habitat périphérique désirable.

Le cercle vertueux : trois pistes complémentaires

- Il faut bien sûr accélérer le développement des transports collectifs en site propre susceptibles d'absorber massivement du trafic automobile (d'où, par exemple l'urgence du 3^{ème} appel à projets de TCSP des villes de province). Cette politique est essentielle, car le retard d'équipement est inquiétant, mais ce n'est pas la seule démarche nécessaire.
- Il faut aussi maîtriser la voiture en limitant la vitesse autorisée et en redistribuant l'espace public au bénéfice des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite, des autobus, des taxis, des livreurs. Le 30 en ville contribue à amorcer un cercle vertueux.
- Enfin il faut viser une démotorisation progressive des citadins en favorisant l'autopartage traditionnel (et non la voiture en libre service « one way » comme Autolib à Paris, qui ne change pas les comportements et occupe de l'espace). Cette démotorisation permet de libérer de l'espace actuellement consacré au stationnement et d'amorcer elle aussi un cercle vertueux rendant désirable la vie en ville.

Rendre les centres-villes aux piétons

Voici un an, le collectif Place aux Piétons voyait le jour à Lille à l'initiative de la FNAUT Nord-Pas-de Calais, pour demander la piétonnisation de la Grand Place. Chacun avait apprécié le calme de cette place piétonnisée de fait pendant une période de travaux, qui n'avaient d'ailleurs pas créé le chaos automobile annoncé.

Les centres anciens n'ont jamais été conçus pour la jungle automobile actuelle. Dans les années 1970, on a voulu adapter la ville à la voiture, mais le flot de voitures a toujours dépassé la capacité routière créée à grands frais. Et la ville est devenue un espace anxiogène où le piéton n'a plus sa place.

Ces excès font partie du passé (sauf dans quelques villes dirigées par des mégalomanes), mais la voiture accapare encore l'essentiel de l'espace public. Soumis au bruit, à la pollution et aux risques d'accidents, le piéton doit se contenter de minuscules trottoirs, et même nos richesses touristiques sont dénaturées par les voitures : qu'on pense aux plus anciennes façades de Lille, place Louise de Bettignies transformée en parking à ciel ouvert !

Comment Lille peut-elle prétendre au rang de capitale touristique européenne avec un tel flot automobile en son centre ? Une reconquête de l'espace public s'impose, au bénéfice des piétons, cyclistes, personnes handicapées et à mobilité réduite, transports collectifs pour rendre à la ville sa convivialité et y garantir sécurité et santé.

La plupart des grandes métropoles européennes (Munich,...) et même françaises (Montpellier, Angers,...) ont fait ce choix : leur attractivité commerciale et touristique s'en porte très bien, car le piéton fait vivre les commerces de centre-ville bien plus que l'automobiliste. Les pays les plus prospères (Scandinavie, Pays-Bas, ...) ont des grandes villes où la place de la voiture est très restreinte. En Italie des Zones de Trafic Limité ont été créées pour protéger les monuments historiques de la pollution. Conséquence inattendue, ces villes du sud rivalisent avec les villes nordiques pour la qualité de vie et la maîtrise du trafic automobile !

Le dernier PDU adopté par la Communauté Urbaine de Lille prétend réduire de 55% à 35% la part modale de l'automobile en dix ans : il serait temps de s'y mettre ! Il est incompréhensible qu'une piétonnisation de la Grand Place ainsi qu'une réservation des rues étroites du centre au trafic des riverains ne se soit pas prévues.

Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord
association membre de la FNAUT



Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre



Rue de L'avenir France

Campagne Française

« 30kmh : redonnons vie à nos villes »



20's Plenty



Where People Live



Table des matières

1	Préambule	3
2	Le concept de « Ville 30 » - « <i>c'est quoi une ville 30 ?</i> »	4
2.1	Un renversement des valeurs	4
2.2	La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble	4
2.3	L'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic	5
3	Pourquoi généraliser la limitation de la vitesse à 30km/h en ville ?	5
3.1	L'impact des 30 km/h sur la sécurité	5
3.1.1	Les distances d'arrêt	5
3.1.2	Corrélation entre vitesse et gravité du choc	6
3.2	Autres Impacts	7
3.2.1	sur l'exploitation de l'espace public	7
3.2.2	Impact sur bien-être	7
3.2.3	Impact sur l'environnement et la santé	7
3.2.4	Incidence sur les temps de parcours	7
3.2.5	Incidence sur la capacité des rues	8
4	La ville à 30, une actualité en Europe	8
4.1	Des idées qui s'affirment	9
4.1.1	Initiative citoyenne européenne	9
4.1.2	Un réseau européen REV	9
4.1.3	Pétition en Italie	9
4.1.4	En France	9
4.2	Des expériences significatives	9
5	En France... des « Villes 30 » ou des Villes ayant multiplié les « zones 30 » : des effets d'entraînement	10
6	Les outils techniques	11
6.1	Plan de circulation, hiérarchisation	11
6.2	Aménagements et réglementation	11
6.3	Aménagements et équipements de l'espace public	12
7	La démarche « ville 30 », plusieurs stratégies	12
7.1	Mettre en œuvre	12
7.2	Sensibiliser et communiquer	12
7.3	Contrôler (suivi, évaluation)	13

1 Préambule

C'est un vrai défi pour une ville que de faire cohabiter tous les modes de déplacements en tenant compte des enjeux de santé, de sécurité, d'efficacité, d'économie et d'environnement.

Mais l'enjeu principal, c'est la ville elle-même : il s'agit de lui permettre de retrouver ce qui fonde son existence, c'est-à-dire de retrouver des conditions favorables à la vie et aux activités des individus qui s'y retrouvent. Pour atteindre cet objectif primordial, il faut tout à la fois veiller à la qualité et au partage équitable de l'espace public et assurer la diversité des mobilités –deux nécessités vitales pour la ville.

Or, force est d'admettre que le code de la route n'est pas adapté à l'environnement urbain. Il s'est essentiellement construit pour et autour de la circulation motorisée, longtemps considérée non seulement comme prioritaire mais même comme LA référence. La démarche « Code de la rue », initiée en 2006, a heureusement constitué une véritable avancée dans le débat d'idées. Elle a permis la prise en compte de la totalité des fonctions et besoins urbains. Elle a également permis une avancée importante en inscrivant dans le code de la route le « principe de prudence ». La démarche « Code de la rue » a ainsi peu à peu fait émerger une évidence : les vitesses excessives ne sont pas compatibles avec le bon fonctionnement de nos villes.

Ces avancées doivent logiquement nous conduire à considérer la limitation à 30kmh comme la règle et le 50kmh comme une exception. Mais la perspective d'une telle mutation suscite encore bien des résistances, des réticences et des incompréhensions. Tout cela s'explique dans la mesure où le concept de « la ville à 30 » bouleverse le modèle dans lequel nous baignons depuis plusieurs décennies : celui de rues aménagées et exploitées pour permettre l'écoulement d'un trafic motorisé d'année en année plus dense et cela, à des vitesses excessives.

Pourquoi ne pas le dire ? Pour nombre d'automobilistes et de motocyclistes, non seulement « la ville à 30 » est une idée peu réaliste mais elle relève d'une position dogmatique « anti-voiture ». Il n'en est rien, bien évidemment.

Certes, la limitation à 30 km/h rend nécessaire une réorganisation des circulations, un aménagement et une exploitation des rues totalement différents. Mais des solutions existent ; elles sont connues et éprouvées. De nombreuses villes les ont en effet mises en place avec succès depuis des années.

« La ville à 30 » est donc bien, fondamentalement, une démarche « pour la ville ». Une ville où tous les usagers, motorisés et non motorisés, bénéficieront de conditions globalement améliorées : sécurité, santé, convivialité, liberté, économie.

Tout l'enjeu est donc de changer de paradigme, de convaincre et de rendre la ville à 30 désirable pour tous. Les « zones 30 » sont légales depuis plus de 20 ans. C'est désormais la « ville à 30 », qui est à l'ordre du jour.

2 Le concept de « Ville 30 » - « c'est quoi une ville 30 ? »

2.1 Un renversement des valeurs

Jusqu'à présent, les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h, souvent concédées, sous la pression des parents, devant une école, ou bien dans certaines rues, sous la pression des habitants. Mais il convient désormais d'inverser le raisonnement et d'adopter pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h, le 50 km/heure devenant alors l'exception. Ce renversement fait toute la différence entre « la ville 30 » et le développement des zones 30. Il dit implicitement qu'en ville, **les rues** ne sont pas de simples tuyaux isolés de leur environnement et encore moins des routes dont l'usage serait réservé aux véhicules motorisés. **Ce sont des espaces urbains supportant de nombreuses et très diverses fonctions de vie locale.**

La démarche Code de la Rue

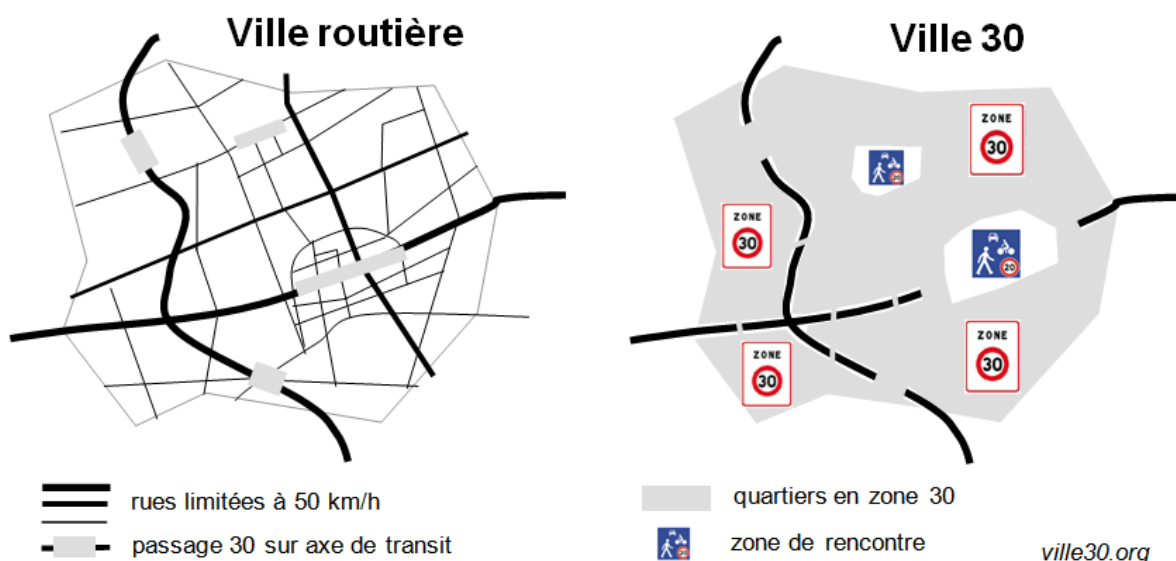
Sans faire de bruit, le décret du 30 juillet 2008 a introduit une petite révolution dans nos villes. Elle repose sur trois mesures. D'une part, l'édiction d'un principe général de prudence –le respect du plus faible par le plus fort– qui se traduit pour les piétons et les cyclistes par plus de sécurité et de confort. D'autre part, la création des « Zones de rencontre », un concept situé entre l'aire piétonne et la zone 30, qui renvoie à une nouvelle notion de l'espace urbain destinée à favoriser la convivialité de certains lieux. Enfin, l'instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Le principe de prudence, le respect du plus faible par le plus fort.

C'est la mesure la moins spectaculaire et cependant sans doute la plus riche de conséquences sur les comportements : la loi, en protégeant clairement les usagers les plus vulnérables par rapport aux conducteurs de véhicules, motorisés ou non, condamne la violence qui peut s'exercer dans la rue. Les conflits d'usage ne peuvent pas se régler par un rapport de force.

2.2 La Ville 30, une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble

On passe ainsi d'une représentation de type « carte Michelin », matérialisée par son réseau de circulation, à une représentation de la ville avec des quartiers considérés comme des unités de vie, sans coupures.










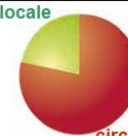
2.3 L'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic

La prise en compte de l'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic conduit naturellement à la ville 30. C'est-à-dire d'une ville avec :

- des zones 30 les plus étendues possible dans les quartiers où les deux fonctions doivent cohabiter ;
- des zones de rencontre ou des aires piétonnes à l'intérieur même de ces zones 30, dans les secteurs où la vie locale est prépondérante (hyper centre, abords d'écoles, parvis de gare, rue de desserte résidentielle) ;
- des rues à 50 km/h, éventuellement sur certains axes urbains à forte dominante de trafic, il est souhaitable que ces axes contournent la ville plutôt que de fractionner les zones 30. Il est en effet tout à fait possible d'exploiter des axes à fort trafic sous un régime de zone 30.

Une telle 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 trop souvent un patchwork incompréhensible.

Impact de la vitesse sur les lieux de vie

Statut de la zone ou de la voie				
	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation				

ville30.org d'après CERTU

Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les personnes préféreront se déplacer en voiture même pour des trajets courts.

3 Pourquoi généraliser la limitation de la vitesse à 30km/h en ville ?

On doit souvent se justifier pour demander des limitations à 30 km/h, mais la vraie bonne question serait plutôt : **Pourquoi 50 km/h dans les quartiers et centres villes ?**

3.1 L'impact des 30 km/h sur la sécurité

3.1.1 Les distances d'arrêt

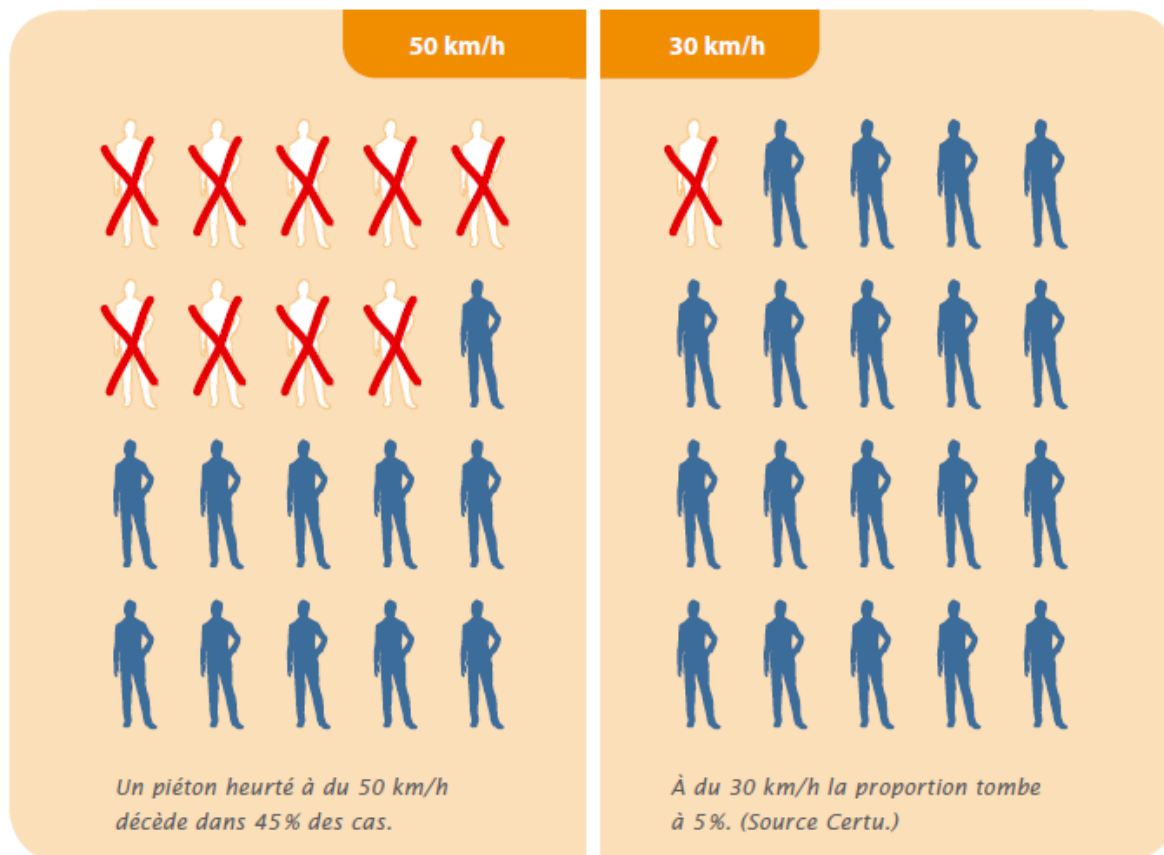
A 30 km/h, il faut 13m pour s'arrêter, alors qu'à 50 km/h l'automobiliste aura parcouru 14m avant même d'avoir commencé à freiner !



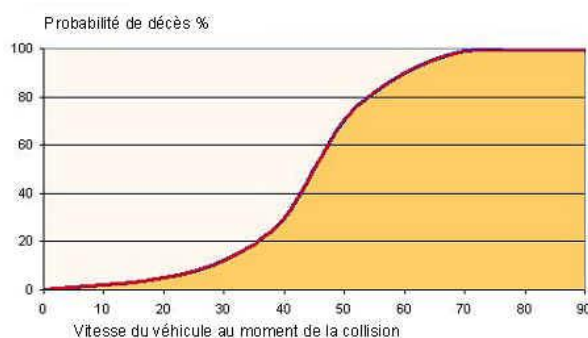
Source IBSR

3.1.2 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)



Ces effets sur la sécurité bénéficient aussi aux automobilistes et aux utilisateurs de deux-roues motorisés qui voient leur risque de mettre en danger la vie d'autrui diminué. Mais surtout, cette plus grande sécurité crée des conditions favorables au développement des modes actifs. Elle rassure les parents dont les enfants se déplacent alors plus volontiers à pied ou à vélo. Cela épargne les déplacements d'accompagnement ; en gérant leur mobilité, les enfants gagnent en autonomie.

3.2 Autres Impacts

3.2.1 sur l'exploitation de l'espace public

Une circulation à moins de 30 km/h présente bien des atouts pour l'exploitation de l'espace public. Non seulement elle permet de réduire la dimension des chaussées pour une même capacité d'écoulement, mais elle facilite également la circulation des cyclistes –un impératif inscrit dans loi sur l'Air– sans obliger à réaliser pour autant des aménagements spécifiques. D'où une simplicité d'exploitation et des économies non négligeables

3.2.2 Impact sur bien-être

L'implantation d'une zone 30 (ou, a fortiori, d'une zone de rencontre) améliore la cadre de vie et le bien-être des usagers. On le sait, le trafic automobile génère des nuisances, particulièrement perturbantes dans les quartiers résidentiels. Or, la mise en place d'une zone 30 permet de réduire le bruit de 2,5 dB(A) par rapport à une zone à 50 km/h. Une réduction de la vitesse se traduit donc par plus de calme pour les habitants. Par ailleurs, un conducteur qui roule à 30 km/h est plus attentif à son environnement, à ce qui se passe sur les bords de la route. Ainsi, usagers motorisés et piétons sont plus sereins, moins stressés : l'ambiance devient plus conviviale.

3.2.3 Impact sur l'environnement et la santé

L'instauration d'une circulation à 30 km/h permet de diminuer la consommation de carburant et d'améliorer la qualité de l'air. Cela s'explique : en ville, rouler à 50 km/h implique bien souvent des freinages brusques suivis d'accélération puissantes (voir paragraphe suivant). Ce n'est pas le cas quand on roule à 30 km/h. Une conduite plus régulière, plus souple se traduit par une baisse des émissions d'oxyde d'azote (NOx) (*source : La CeMathèque N°19*). Certes, en termes de maîtrise de l'énergie et d'économie de carburants, cette démarche doit s'accompagner autant que possible d'une meilleure gestion des déplacements aboutissant à une réduction de l'usage des modes motorisés.

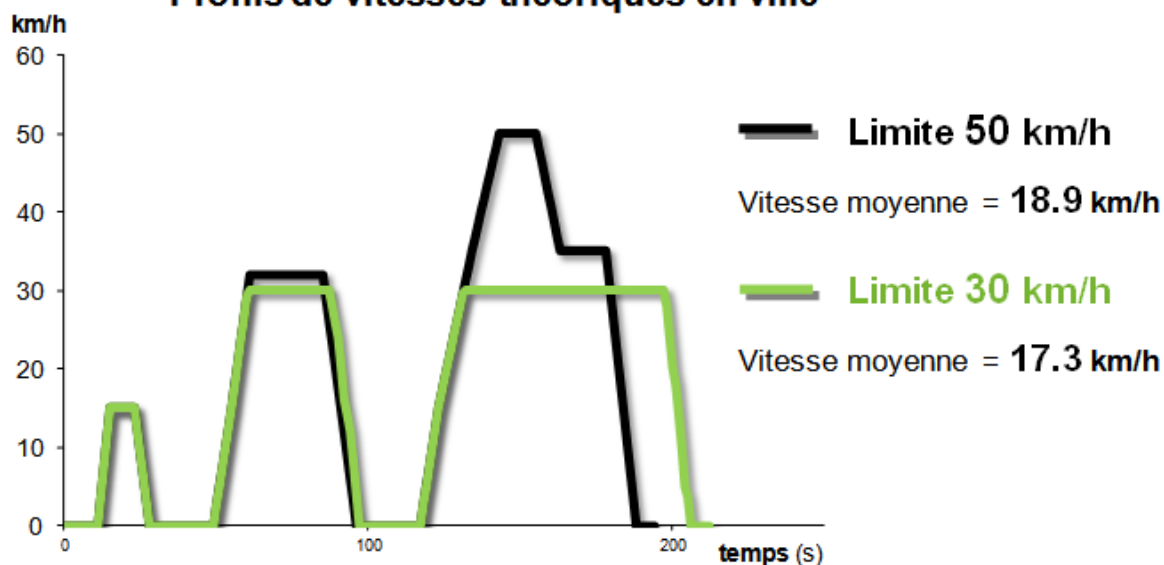
3.2.4 Incidence sur les temps de parcours

Il ne faut pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne. En milieu dense, un trajet-type 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 ci-dessous (cycle urbain normalisé ECE-15 d'1 km). Dans l'exemple ci-dessous, 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.

Globalement, 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.

Prenons l'exemple d'une ville 30 qui conserve certains boulevards à 50 km/h : 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, l'automobiliste perdra environ 10 à 15 secondes ! Un impact minime en temps pour une qualité de vie bien améliorée.

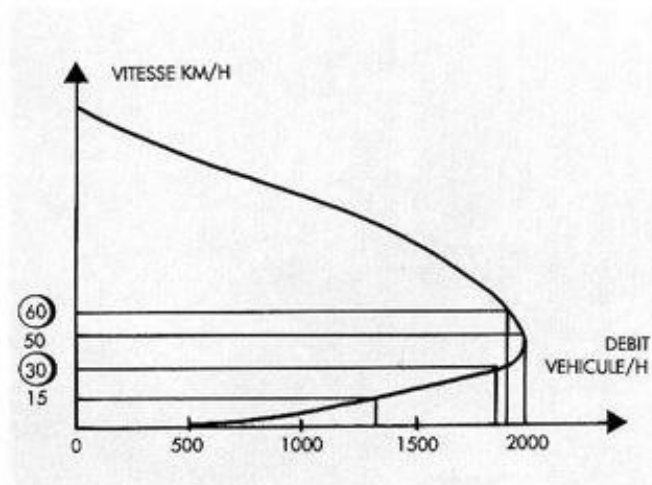
Profils de vitesses théoriques en ville



ville30.org d'après cycle urbain normalisé ECE15

3.2.5 Incidence sur la capacité des rues

La limitation de la vitesse à 30km/h n'a pas d'effet réducteur significatif sur la capacité des rues. C'est ce que montre le diagramme débit/vitesse ci-après. Leur capacité est essentiellement conditionnée par celle des carrefours.



Finalement, le 50 km/h n'est absolument pas justifié dans les quartiers et le centre-ville et est incompatible avec la vie locale, que ce soit en termes de sécurité, de bruit ou d'émissions de polluants locaux engendrés par les fortes accélérations inutiles.

4 La ville à 30, une actualité en Europe

Le mouvement pour la généralisation de la démarche « Ville 30 » est aujourd'hui un fait dans tous les pays d'Europe, avec qui nous partageons une culture commune. Ce fait suscite des initiatives concertées au sein de la Communauté Européenne.

4.1 Des idées qui s'affirment

4.1.1 Initiative citoyenne européenne

En septembre 2012, à l'occasion de la « Semaine européenne de la mobilité », les associations des pays européens en faveur de la réduction de la vitesse ont annoncé que « l'initiative citoyenne européenne » était lancée. Son dépôt a été accepté par la Commission Européenne le 13 novembre 2012.

Cette proposition des associations de sept pays européens va dans la continuité et l'esprit de la recommandation adoptée par la résolution du 27/9/2011 du Parlement européen qui « *recommande vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines, qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables* ».

4.1.2 Un réseau européen REV

Le « manifeste pour une ville à 30 km/h », lancé en France le 4 mai 2011 et repris par la Belgique, a fait l'objet d'une rencontre entre plusieurs associations à Bruxelles, le 15 mai 2012 (Rue de l'Avenir Suisse, Rue de l'Avenir France, FEVR, 20isplenty for us, Gracq Wallonie). Un réseau informel REV 30 a été mis en place. Le manifeste a déjà été traduit en cinq langues. communication@rue-avenir.ch

4.1.3 Pétition en Italie

L'association Salvaiciclisti, qui promeut la culture du cyclisme et la sécurité routière, a lancé une pétition le 4 septembre 2012. Mise en ligne, cette pétition demande au Parlement italien l'introduction de la limitation à 30km/h dans toutes les zones résidentielles. Elle demande que la mesure soit prise immédiatement et ne puisse pas être reportée. L'affaire est à suivre sur Twitter (<https://twitter.com/salvaiciclisti>).

4.1.4 En France

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. Deux journées d'études « Ville à 30, Ville à Vivre » ont été organisées par Rue de l'Avenir en partenariat avec la FUB. La première a eu lieu à Montreuil le 19 mai 2010, la seconde, 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 sur l'agenda récente du concept de ville 30.

4.2 Des expériences significatives

En Autriche, la ville de **Graz** est la première ville européenne à avoir appliqué le concept de ville 30. Dès 1992, une véritable politique de développement des « zones 30 » a vu le jour. Des « cercles de discussion » furent mis en place et réunirent les décideurs et experts clés des différents thèmes, les responsables des services de l'urbanisme et de la voirie, un représentant de la Police et de la Sécurité routière, des experts en transport, un expert en marketing, un infographiste, etc. Tous les problèmes qui risquaient d'être rencontrés furent abordés progressivement, qu'ils soient techniques ou sociaux. La vaste zone 30 de Graz est aujourd'hui acceptée par tous les élus municipaux ainsi que par la population. Selon la dernière enquête de 2002, 80% des habitants sont en faveur de la zone.

Aux Pays-Bas, dès les années 70, la ville de **Delft** décide d'aménager des *woonerven* (quartiers résidentiels) pour accorder une place plus importante aux activités sociales entre voisins et aux jeux d'enfants. Il n'y a plus de trottoirs, plus de division entre usagers et l'ensemble de la zone est mise au même niveau. La frontière entre propriété privée et espace public est quasi gommée. Les habitants s'approprient la rue et les enfants prennent l'habitude d'y jouer, y laissant mobilier de jardin, plantes

et jeux. La voiture est tolérée pour un usage local, mais à vitesse fortement réduite et les piétons sont prioritaires. Par ailleurs, dès les années 1980, le pays a segmenté son réseau routier en trois catégories : routes de transit, de collecte et de desserte. Les deux premières sont réservées à la circulation et prévoient des espaces dédiés à chaque usager, alors que dans les rues de desserte, la cohabitation prime. Depuis 1997, toutes les rues qualifiées de desserte à l'intérieur d'une zone urbaine doivent être limitées à 30 km/h ou moins. Cinq ans plus tard, le pourcentage des « 30 km/h-zonen » prévues est passé de 15 à 50 %, soit 30.000 km de voiries. Et le développement se poursuit. En suisse, 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. En 2004, la ville de **Zollikon** 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 Allemagne, la ville de **Buxtehude** (Basse-Saxe, 32.000 habitants) fut désignée en 1983 pour une expérience pilote consistant à mettre tout son centre-ville en « Zone 30 ». De nombreuses municipalités s'inspirent de cet exemple, si bien que le pays compte aujourd'hui quelque 200 villes et villages engagés dans la démarche. **Cologne** fut la première grande ville à devenir quasi intégralement « Ville 30 ». **Berlin** et **Munich** le sont quant à elles à près de 80 %. Enfin, **Karlsruhe** (*Land* de Bade-Wurtemberg, 300 000 habitants) est aujourd'hui globalement à 30, hors boulevard avec, au cœur des quartiers, de nombreuses zones de rencontre aménagées dans l'esprit cours urbaines.

De façon générale, toutes les villes qui ont avancé dans cette démarche de ville à 30 sont caractérisées par leur dynamisme et leur économie performante.

5 En France... des « Villes 30 » ou des Villes ayant multiplié les « zones 30 » : des effets d'entraînement

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 ; tout récemment la ville de Quéven en Bretagne est passée à 30km/h après avoir effectué les aménagements nécessaires pour inciter à lever le pied.

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 30. En plus de certains axes secondaires, le Maire de Paris souhaiterait également limiter la vitesse de circulation sur les Grands Boulevards.
- A Angers, la limitation à 30 km/h va s'étendre à un maximum de voies, hors axes structurants et boulevards, d'ici à fin 2014. La ville a organisé le 22 septembre 2012, le forum « J'aime Angers, je roule à 30 », pour présenter la démarche. A cette occasion, la ville de Lorient est venue pour témoigner de son expérience, puisque la ville est déjà engagée dans le changement vers la ville à 30. Une concertation autour du « code de la rue » avait été

conduite en septembre 2011, afin de réaliser un diagnostic sur les habitudes de déplacements des angevins, ainsi que des « points sensibles de la ville ». Ce diagnostic a permis de dégager des propositions d'aménagement, de hiérarchisation des voies et de choix du 30 km/h comme vitesse limite de référence. Pour le moment, deux quartiers sont en expérimentations et ont été présentés lors du Forum.

- A Rennes, les trois quarts de la ville limités à 30 km/h d'ici 2019.
- 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, après la consultation négative (55% contre) de mai 2011 sur le 30km/h, la ville a poursuivi, sans l'accélérer, sa politique d'apaisement de la circulation automobile.
- En Seine-Saint-Denis, les villes de Montreuil, de Pantin et Pierrefitte ont pris le parti de limiter la vitesse de circulation à 30km/h dans les centres villes et les quartiers pavillonnaires.
- D'autres villes comme Dijon, Salon de Provence, Bordeaux, la Communauté urbaine de Bordeaux, Bègles sont en cours de réflexion ou d'expérimentation.

6 Les outils techniques

Nos villes sont aujourd'hui exploitées selon des principes visant à favoriser les circulations motorisées, sans maîtrise suffisante des vitesses. Ces principes se traduisent par des plans de circulation adaptés, comportant de nombreuses voies en sens unique, une « optimisation » des carrefours, des caractéristiques de voirie confortables et, en fin de compte, une hiérarchisation faible. C'est sur l'ensemble de ces volets qu'il convient d'agir afin de mettre en œuvre un système cohérent contribuant clairement et efficacement à la réduction des vitesses. Ce nouveau système doit être parfaitement lisible par les différents usagers. Pour cette raison, les « zones 30 » de très grande taille, et mieux la « Ville à 30 » seront préférées à un saupoudrage de « zones 30 » réduites, noyées dans un tissu urbain à 50 km/h. Outre une bien meilleure compréhension pour les usagers, cela entraînera un gain financier substantiel par la réduction des différents « signaux » devant être mis en œuvre.

6.1 Plan de circulation, hiérarchisation

La hiérarchisation des voies et le plan de circulation doivent rendre impossible ou difficile le transit. C'est en effet dans le trafic de transit que se trouvent les usagers « pressés » dont la vitesse sera difficilement maîtrisable.

Cette hiérarchisation doit être très claire pour être comprise par l'ensemble des usagers, en premier lieu par les conducteurs de véhicules motorisés. Cela nécessite une action concertée et simultanée sur les caractéristiques physiques des espaces affectés aux différents modes dans l'emprise de l'espace public, sur la mise en œuvre des aménagements et de la réglementation et sur l'aménagement de l'espace public de nuit comme de jour.

6.2 Aménagements et réglementation

Les caractéristiques d'aménagement concernent le dimensionnement des chaussées, la conception des carrefours, les aménagements « d'entrée » (les portes), les dispositifs ralentisseurs (les écluses, les chicanes). Les dimensions des chaussées doivent être ajustées en cohérence avec les besoins de stationnement. Dans de nombreuses rues, on pourra envisager le rétablissement du double sens de circulation, sachant que le maintien du sens unique a un effet d'incitation à des vitesses excessives. On veillera aussi à supprimer les alignements trop rectilignes.

Avant de mettre en service un dispositif de réduction de la vitesse, les collectivités peuvent faire un test en disposant des panneaux de vitesse provisoires et des plots pour contraindre les automobilistes à lever le pied. Les utilisateurs doivent être informés de cette phase expérimentale qui s'accompagnera si possible d'une évaluation des effets sur la sécurité, sur la pollution sonore et sur la convivialité du périmètre concerné. Cela, afin d'adapter au mieux la stratégie à mettre en place.

Les signalisations doivent avoir un caractère urbain évident : il est essentiel d'éviter tous les attributs

à caractère « routier », tel le marquage axial. La réglementation doit également contribuer à la réduction des vitesses pratiquées. À commencer par la « priorité à droite » qui sera préférée à toute autre en carrefour. Enfin, dans la panoplie des outils techniques, il faut mentionner la « zone de rencontre », une des avancées les plus importantes produites par la démarche du « code de la rue ». Ces zones, ouvertes aux véhicules motorisés mais donnant aux piétons la priorité absolue, peuvent constituer un outil efficace pour la dissuasion de certains trafics de transit.

6.3 Aménagements et équipements de l'espace public

Le dimensionnement des chaussées doit avoir pour premier effet de produire un partage de l'espace public plus équilibré, non seulement entre les différents modes de déplacement, mais entre les différentes activités, tout aussi utiles dans la ville.

Mais on favorisera également un comportement adapté de la part des conducteurs de véhicules motorisés en renforçant le caractère urbain de l'espace public par des choix judicieux sur les matériaux, les équipements (potelets, barrières, éclairage), le mobilier urbain, les végétaux, la signalisation. La qualité de l'aménagement de l'espace public contribue à l'ambiance urbaine, créée par la réduction des vitesses.

7 La démarche « ville 30 », plusieurs stratégies

Les stratégies pour mettre en œuvre la « Ville à 30 » sont diverses et doivent s'adapter à la ville, aussi bien dans son contexte physique que social. Chaque ville présente ses particularités du point de vue des aménagements, de l'architecture, en fonction de son histoire et de son développement. À l'intérieur même des villes, les quartiers se différencient par leurs structures et leurs usages (quartiers d'affaires, centre historique, quartier résidentiel, etc.). Aussi convient-il de réfléchir aux meilleures stratégies à mettre en place, à la façon la plus efficace de communiquer, de contrôler et enfin de mesurer la visibilité et la lisibilité du périmètre concerné par la réduction de la vitesse.

7.1 Mettre en œuvre

Pour commencer, les villes qui souhaitent entamer une démarche « ville à 30 » doivent effectuer une analyse du fonctionnement de leur ville et étudier les besoins de circulation motorisée strictement nécessaire. Il faut ainsi définir les axes qui peuvent rester à 50 km/h (*il n'y a pas d'axes qui **doivent** rester à 50, compte tenu des objectifs de sécurité à atteindre*). Ce travail permet de donner à chaque voirie un statut particulier (ex : voirie de liaison, voirie de desserte...) et d'établir ainsi un plan de hiérarchisation.

Plusieurs solutions peuvent ensuite être envisagées : plusieurs zones 30, ou bien la ville entièrement limitée à 30 km/h. Dans tous les cas, la limitation à une seule rue d'un régime « zone 30 » est déconseillée.

L'expérimentation est une modalité de mise en œuvre qui peut s'avérer efficace, à condition qu'elle soit bien préparée, bien cadrée et organisée. Il est notamment recommandé de la contractualiser avec les riverains et usagers quant à ses objectifs, ses modalités pratiques, sa durée et les conditions de son évaluation.

7.2 Sensibiliser et communiquer

Afin que le projet de « zone 30 » soit efficace, il est important de mener à bien un processus de sensibilisation et de communication. Il faut tout d'abord sensibiliser les populations aux bienfaits d'une zone 30, tant du point de vue de la sécurité que du bien-être (réduction des nuisances sonores, convivialité, etc.). Il s'agit d'informer pour lutter contre les idées reçues, trop souvent associées à la limitation de la vitesse.

Mais il faut également communiquer tout au long du projet afin d'accompagner le changement et impliquer réellement les usagers. De cette façon, on pourra modifier peu à peu les opinions concernant la vitesse et changer durablement les comportements. Il sera utile, au préalable, de bien identifier les différents types d'usagers pour mettre en place un processus de concertation le plus représentatif possible. Cela permettra ainsi d'être plus efficace en adaptant la communication à des publics ciblés (ex : les parents d'élèves, les cyclistes, les enfants, les PMR, les automobilistes...).

INFORMATION ET SENSIBILISATION COMMENT FAIRE ?	
1. Objectifs de la communication : être crédible !	Sensibilisation au concept / Dialogue et écoute / Publicité sur le projet / Information technique.
2. Identification des groupes-cibles	Personnes « ressources » / Population / Commune
3. Stratégie	Combinaison de différents canaux d'information / Images, textes, paroles / Transparence
4. Messages	Arguments solides, pertinents et en rapport avec le public-cible.

Source : Zones à vitesse limitée, ATE, 2002, <http://www.ate.ch>

Un exemple, celui de la ville de Gand (Belgique) : souhaitant communiquer très largement sur son projet de zone 30, elle a utilisé une multitude de moyens de communication allant des panneaux publicitaires et des affiches dans les espaces publics et sur les bus jusqu'à l'organisation d'événements et à l'envoi de courriers aux riverains, en passant par la réalisation d'enquêtes...

7.3 Contrôler (suivi, évaluation)

Pour consolider le processus de changement de limitation de vitesse, il est nécessaire de mettre en place des contrôles. Ces derniers doivent être d'abord informatifs (radars pédagogiques) puis si cela est nécessaire, répressifs. Les contrôles ont essentiellement un rôle à jouer au moment des phases de lancement aux endroits les plus sensibles.

Enfin, il est indispensable de mesurer les impacts de la mise en place d'une zone 30, d'une zone de rencontre ou de la limitation à 30 km/h de toute une ville. Non seulement cela permet de constater l'efficacité du dispositif –et de communiquer sur cette efficacité– mais cela permet aussi de relever d'éventuelles faiblesses et, si besoin, réaliser des ajustements pour améliorer le dispositif.

Documentation

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.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/>

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

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

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

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

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

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : www.fnaut.asso.fr

Signataires

Fédération des Usagers de la Bicyclette :

www.fubicy.org

Contacts : Claude Lievens Souday : claudelievens@hotmail.com et Yves Bertin

yves.bertin@cegetel.net - 06 32 77 62 69 - 03 88 75 71 90 - fub@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 180 associations de cyclistes urbains en 2013.

France Autopartage :

www.franceautopartage.com

Contact : Jean-Baptiste SCHMIDER, Gérant

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

Contact : Gilbert LIEUTIER, Président

06 83 33 02 55 – 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.

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

www.fnaut.asso.fr

Contact : Jean Sivardière, président

01 43 35 02 83, contact@fnaut.org

Association de consommateurs agréée par l'Etat, association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique générale des transports, la FNAUT a pour objectifs :

- des déplacements plus faciles et plus sûrs pour tous ;
- un cadre de vie préservé des nuisances et respectueux de la santé ;
- une réduction des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Les Droits du piéton

<http://pietons.org/sitewp/>

Contact : Jean Paul LECHEVALIER, Président

pietons@wanadoo.fr

Les Droits du Piéton aident les usagers du domaine public à formuler auprès des autorités des réclamations concernant l'insécurité ou l'inconfort de l'aménagement du domaine piétonnier.



PERSONNES RESSOURCES
(Liste non exhaustive)

Liste des Villes « démarche Ville 30 » réalisée

Collectivité locale	Fonction	Nom	Action
Ville de Sceaux	Maire Adjoint délégué aux déplacements	Patrice Pattée Patrice.pattee@clos13.net	Ville 30
Ville de Lorient	Maire Adjoint délégué aux déplacements	Olivier Le Lamer olelamer@mairie-lorient.fr	Ville 30
Chambéry Métropole	Vice président Elu aux Transports	Henri Dupassieux	Zone de rencontre depuis 25 ans
Aytré	Adjoint aux déplacements et à l'accessibilité	Jacques Garel	Ville 30
Ville de Nogent sur Marne	Maire Adjoint à l'écologie urbaine	Jean-Jacques Pasternak	Ville 30
Ville de Fontainebleau	Maire Adjoint au stationnement, à la voirie	Virginie Perrachon Virginie.perrachon@fontainebleau.fr	Ville 30
Ville de Clichy la Garenne	Maire adjoint à la voirie	Pascal Mazoué	Ville 30
Ville de Clamart	Maire Adjoint	Marie-Catherine Poirier	Ville 30
Ville de Bruz	Maire	Philippe Caffin	Ville 30
Ville de Sèvres	Maire Adjoint à la voirie et à la circulation	Jean-Pierre Fortin	Ville 30

Nantes Métropole	Directeur d'études et de projets à l'Agence d'Urbanisme de Nantes métropole (AURAN)	Yann Le Gal Yan.legal@auran.org	Concept du plan de modération des vitesses
Village de Lherm	ELU	Frédéric Pasian Frederic.pasian@laposte.net	
Ville de Mouans Sartoux	Maire Adjoint	Gilles Pérole	Ville 30

Liste des villes dont la « démarche Ville 30 » est en cours ou en projet

Collectivité locale	Fonction	Nom	Action
Communauté urbaine Bordeaux	Service communication	Alain Lamaison	Ville 30
Ville de Paris	Maire Adjoint Déplacements Espace public	Julien Bargeton Julien.bargeton@paris.fr	Ville 30
Ville de Montreuil	Adjoint aux déplacements et à la voirie	Fabienne Vansteenkiste Fabienne.vansteenkiste@montreuil.fr	Ville 30
Ville de Dijon	NC	NC	Ville 30
Ville de Besançon	Adjointe au Maire	Nicole Weinman	Zone de rencontre centre ville
Ville de Salon de Provence	DGST	Guillaume Leclerc	Ville 30
Ville de Strasbourg	Adjoint au Maire	Alain Jund Alain.jund@strasbourg.fr	Ville 30
Ville de Rennes	Adjoint délégué aux transports	Eric Berroche Eric.berroche@region-bretagne.fr	Ville 30
Ville d'Angers	Adjoint au Maire	Vincent Dulong Vincent.dulong@ville.angers.fr	Ville 30

Quelques chiffres

En milieu urbain :

45380 accidents corporels dont 1045 mortels et 15109 graves

=> 1096 tués + 54200 blessés

En rase campagne :

19 650 accidents dont 2600 mortels et 1 3120 graves

=> 2870 tués + 27000 blessés

Soit

65 000 accidents qui se sont déroulés principalement sur **routes départementales** :

21200 dont 2400 mortels = 2600 tués + 14000 blessés graves = 27700 blessés

sur voies communales : 33480 dont 614 mortels = 637 tués + 9800 blessés graves = 39700 blessés

Les accidents en ville sont plus nombreux, mais moins graves : il n'y a que 1000 morts et quelques dizaine de milliers de personnes plus ou moins handicapées à vie.... !

C'est sans doute pour cela qu'il ne faut pas réduire la vitesse autorisée ?

Source rapport ONSIR – données 2011 – Ministère de l'Intérieur.

Dans ce rapport aride, mais instructif (cf notamment toutes les données par région et département) on peut aussi relever que :

sur voies communales : 214 piétons ont été tués et 2260 blessés (dt 1230 graves)

27 cyclistes tués et 2950 blessés (dt 639 graves)

200 motocycl tués et 1500 blessés (dt 4000 graves)

170 VL (conducteurs et passagers) et 11900 blessés (dt 2100 graves)

Sur rtes départementales : 204 piétons tués et 2260 blessés (dt 1230)

105 cyclistes tués et 1137 blessés (dt 639)

640 motocycl tués et 8000 blessés (dt 4600)

1516 VL tués et 15000 blessés (dt 7500)

Blessés= Dont de nombreuses personnes restant handicapées .. mais on n'a pas les données...



Manifeste pour une ville à 30 km/h

La rue n'est pas une route. Rues, ruelles, impasses, artères et autres voies de nos villes ne sont pas identiques aux nationales, départementales et rocade. Une évidence pour tous ? Pas au regard du code de la route puisque la même logique routière s'y applique.

Pour cela, il y a urgence à mettre en oeuvre le code de la rue pour nos villes et nos villages ; la ville n'est pas réductible à une somme de routes dont l'objectif premier est de faciliter la circulation automobile, assignant à résidence les plus vulnérables et empêchant tout autre choix de mobilité.

La nécessité de densifier harmonieusement les agglomérations pour lutter contre l'étalement urbain et la volonté d'y recréer du lien social nous font dire qu'il est temps d'entrer à nouveau dans l'ère de la ville.

Pour une ville respectueuse de tous

Enfant, parent avec poussette, senior, accidenté de la vie, personne à mobilité réduite, cycliste, roller, piéton, chacun a droit à la ville. Un usage responsable de l'automobile en est la condition, en particulier grâce à une modération des vitesses.

30 km/h : un maximum en milieu urbain

La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles.

C'est ainsi que l'enfant qui joue sur le trottoir et risque de s'élancer pour traverser la rue n'est pas vu. Et dans ce cas, comme plus le véhicule roule vite, plus ses distances d'arrêt s'allongent, l'accident devient presque inévitable. Or, si dans un choc à 50 km/h, le piéton est tué à coup sûr, il a de fortes chances de s'en sortir à moins de 30 km/h.

Les nuisances sonores baissent également avec la réduction de la vitesse.

En ville, tous ces bénéfices s'obtiennent contre un allongement de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru : négligeable à l'échelle d'un trajet complet.

La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

Des avancées dans les textes... à dynamiser sur le terrain

Les premiers textes dits du « code de la rue » vont dans le sens de la ville apaisée : ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons et la circulation des cyclistes (doubles sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et possibilité de tourne-à-droite aux feux tricolores).

Il apparaît essentiel que les responsables d'une part, mettent en oeuvre les outils de progrès de ce « code de la rue », et d'autre part fassent connaître et respecter les règles.

Ces dispositions renouent avec une ville pensée en termes de convivialité et de qualité de vie et nous voulons inciter chacun à poursuivre volontairement la démarche au travers de cet appel.

Ville 30, tous acteurs

Par cet appel, nous engageons chaque conducteur responsable –à commencer par nous-mêmes, signataires– à exercer sa liberté de modérer les vitesses :

- en roulant de manière apaisée partout où la vie locale est présente,
- en affichant son engagement à l'aide de l'autocollant « Ville 30, ville à vivre » disponible sur le site www.ville30.org

Une réduction de la vitesse pour augmenter la sécurité, la qualité de vie, la convivialité, renforcera l'idée de réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée : un lieu de vie et d'échange.

JUIN 2011