

- ▶ Pour une ville à vivre
- ▶ Des solutions économiques
- ▶ De la route à la rue
- ▶ Réduction des trafics
- ▶ Apaisement des circulations
- ▶ Libération des espaces publics



Ville 30 : des solutions économiques et de qualité



PHOTO : ANNE FAURE

Un des fondements essentiels de la « Ville à Vivre » est le respect par les conducteurs de véhicules motorisés de tous les aspects de la vie de la ville, qu'il s'agisse de ses résidents, des différents acteurs et des différentes manifestations de la vie de la collectivité.

A cet effet la maîtrise des vitesses en est l'outil principal. Aujourd'hui, dans nos villes européennes il y a un accord unanime pour une limitation des vitesses à 30 km/h. Cette limitation peut être mise en œuvre, soit dans le cadre d'une ou plusieurs « zones 30 », soit dans le cadre du concept plus global de « Ville 30 », que Rue de l'avenir a mis en avant dans son travail depuis 2010 et ses rencontres de Montreuil et d'Arles « Ville 30, Ville à vivre ». Dans cette perspective la question est fréquente : combien ça coûte ?

Nombreux sont ceux qui disent renoncer aux zones 30 en raison de leur coût. Mais il est aussi possible que certains prennent prétexte du coût supposé d'une zone 30 pour justifier leur renoncement. L'expérience de nos voisins helvètes, en particulier, mais également de certaines villes françaises, tend à démontrer que des solutions économiques, de qualité et efficaces existent.

Dès le 27 septembre 2011, le Parlement Européen avait émis une résolution qui recommandait vivement de limiter à 30 km/h la vitesse maximale en ville. Cela signifie en clair, qu'en ville, 30 km/h doit être la règle, et 50 km/h l'exception. Le 22 juillet 2015, le Parlement a adopté, le projet de loi « Relatif à la transition énergétique pour la croissance verte ». Dans son article 47 il est dit : « *Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.* »

C'est donc la légitimité de l'extension ou la généralisation de la limitation à 30 km/h qui est désormais fondée.

En Europe de nombreuses villes ont adopté cette modalité de fonctionnement. Dans ces villes le retour au 50km/h n'est jamais envisagé, même dans le cas de changement d'équipe municipale. En France plusieurs villes ont fait de même bien avant que ce projet de loi soit formulé.

Désormais la limitation à 30, qu'elle soit appliquée dans une zone ou généralisée à l'ensemble d'une agglomération, a vocation à devenir de fait la modalité d'exploitation « normale ». Elle a pour vocation d'être mise en œuvre progressivement dans l'ensemble des unités urbaines. Il est d'ailleurs préférable que cette limitation à 30 se fasse dans le cadre du concept de « zone 30 » plutôt que sous la simple « limitation à 30 ». Pour cette mise en œuvre la question des coûts est, de fait, posée. Chaque ville pourra adopter les solutions qui seront le mieux en harmonie avec leurs moyens : financiers, humains et matériels. Mais il est important désormais que ces coûts ne constituent en aucun cas un obstacle à la réalisation de cette avancée décisive et nécessaire.

Dès lors, le présent exposé des solutions économiques reste pertinent quel que soit le périmètre sur lequel la limitation de la vitesse à 30km/h aura à s'exercer.



PHOTO : ANNE FAURE

La ville de Graz en Autriche, qui a été une des premières à généraliser la limitation à 30km/h dès 1992, a estimé le coût de l'opération à 1,50 € par habitant.



Mesure économique n° 1 : Maîtriser le trafic de transit

Le premier acte est la suppression ou la forte dissuasion des conducteurs de véhicules motorisés n'ayant rien à faire à l'intérieur de la zone 30, et qui sont généralement pressés.

Dans les grandes villes cela peut être obtenu, par exemple, par la mise en œuvre d'un plan de circulation « en pétale ». Un tel plan de circulation ménage l'accessibilité automobile au centre sans en permettre la traversée (sauf évidemment pour les cyclistes et les transports collectifs).

Plus généralement le plan de circulation doit être modifié afin d'autoriser les dessertes sans permettre les traversées ou en rendant celles-ci très dissuasives. Afin de ne pas pénaliser les résidents et les acteurs économiques une section de cette traversée peut être exploitée en zone de rencontre, ou mieux, n'être accessible qu'aux véhicules autorisés (sur le principe d'une mini ZTL).

Le coût de cette première mesure est quasi nul : panneaux de signalisation et, si cela est vraiment nécessaire, du mobilier urbain clôturant une rue. On peut d'ailleurs penser à autre chose qu'à de simples potelets : des bancs, des massifs floraux, des espaces de jeux, des terrasses de café...il s'agira néanmoins d'être vigilant quant aux deux roues motorisés qui peuvent être tentés de s'affranchir de la règle. Le travail d'information et l'accomplissement des tâches normales de police sont pour cela impératifs.



PHOTO : GILBERT LIEUTIER

A Stockholm, rue fermée au transit



Dans le cas d'une petite agglomération traversée par une voie de transit et ne disposant pas d'une déviation, le transit doit être maintenu. Deux solutions sont envisageables.

Soit l'axe de transit doit être exploité à 50 km/h. Il est alors nécessaire d'y réaliser tous les aménagements de sécurité et de confort des modes actifs : cheminements piétonniers, traversées en carrefour, bandes cyclables. Le coût de ces caractéristiques d'exploitation n'est pas imputable à la zone 30, mais au choix de ne pas la généraliser.

Soit l'axe de transit est inclus dans la zone 30 et on peut imaginer un fonctionnement type « Köniz »* avec les aménagements nécessaires, en section courante et aux accès pour prévenir la saturation qui viendrait dégrader (inutilement) le cadre de vie. Le coût est le prix à payer pour que le trafic de transit, maintenu, se fasse néanmoins « sur la pointe des pneus... ».



PHOTO : GILBERT LIEUTIER

A Martigny, marquage des portes

➔ Mesure économique n° 2 : Créer un effet porte

Des « portes » doivent être réalisées à chaque entrée dans la zone 30 ou dans la ville 30 pour attirer l'attention de l'automobiliste sur le changement d'environnement et de règles.

En terme d'aménagement, on peut envisager un « pincement de chaussée », des bacs à fleurs ou des totems qui peuvent être mis sur la chaussée et matérialisent la porte.

Cela peut-être aussi un changement, ne serait-ce que ponctuel, de revêtement (bandes rugueuses) ou même le marquage de la chaussée avec des signaux « zone 30 ». Tous ces éléments sont très peu onéreux.

Les portes peuvent comporter des mentions de « bienvenue » à l'adresse des automobilistes étrangers à la zone. Et plus la zone est continue et globale moins il y a de « portes » à aménager et plus la mesure est économique.

➔ Mesure économique n° 3 : Agir sur la largeur des chaussées

Le rétrécissement de chaussée incite à modérer les vitesses. Il est ainsi souvent possible d'élargir les trottoirs mais on peut aussi utiliser différemment la chaussée : maintenir ou réutiliser l'espace du stationnement en l'occupant afin de réduire l'espace roulant, étendre des terrasses par exemple.... Par ailleurs il convient d'avoir à l'esprit la mesure efficace et économique que représente le rétablissement du double sens dans certaines rues à sens unique.

La chaussée à voie centrale banalisée – « chaucidou », chaussée à circulation douce - est une application de ce principe : voie unique bordée de bandes multiusage franchissables de part et d'autre de la chaussée.

* pour plus d'information sur les aménagements à Köniz : <http://goo.gl/Azjzcz>



➔ Mesure économique n° 4 : Etablir le double sens cycliste dans les rues à sens unique

L'établissement du double sens cycliste dans les rues à sens unique est particulièrement efficace et économique pour une action sur les vitesses en particulier en réduisant, ne serait-ce que visuellement, la largeur de la chaussée. On peut rappeler que cette mesure est, de plus, très efficace en terme de sécurité, les accidents survenant essentiellement lorsque automobiliste et cycliste vont dans le même sens et ne peuvent croiser leur regard.

Même les rues très étroites se prêtent à cette possibilité. Lorsque ces rues sont vraiment très étroites elles ont même vocation à fonctionner sous le régime « zone de rencontre »

Cette mesure peut dans certains cas conduire au rétablissement du double sens de circulation pour la circulation générale (évoqué dans le point suivant).

Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives stipule dans son Article R. 412-28-1. : « lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».



PHOTO : ANNE FAURE

A Paris, double sens cycliste.

➔ Mesure économique n° 5 : Rétablir le double sens de circulation

De nombreuses rues ont été mises en sens unique dans les années 70 pour permettre le stationnement longitudinal et simplifier les carrefours pour en améliorer le rendement. L'effet a néanmoins été également de réduire les points de « frottement » donnant la possibilité aux automobilistes de rouler un peu plus vite. En rétablissant le double sens, les automobilistes seront d'autant plus prudents, intégrant le fait qu'un véhicule peut venir de face.

Même les rues les plus étroites peuvent être concernées, dès 4,20 m le double sens peut être envisagé. On dissuadera alors toute circulation de transit.

➔ Mesure économique n° 6 : Aménager des chicanes et des écluses

Ces aménagements ont pour but, soit de briser les alignements droits incitateurs de vitesse, soit d'imposer aux conducteurs de véhicules d'être attentifs afin de négocier l'ordre de passage de l'écluse. Ils peuvent être réalisés par la mise en place de bacs à fleurs, de terrasses ou par une organisation astucieuse du stationnement.



PHOTO : GILBERT LIEUTIER

A Martigny, une chicane rompt la linéarité de la rue

→ Mesure économique n° 7 : Utiliser la règle de priorité aux intersections

La généralisation du régime de « priorité à droite » a une grande efficacité quant à la modération des vitesses. Elle consiste à ne pas « garantir » la priorité à chaque intersection.

Les feux tricolores, les « stop » et les balises de « cédez le passage » définissent une règle claire mais font baisser l'attention des usagers. Ils sont donc à supprimer à l'intérieur de la zone 30. C'est une mesure très économique.

L'aménagement de mini-giratoire a un effet similaire par l'instauration de la « priorité à gauche ».

→ Mesure économique n° 8 : Supprimer les traversées piétonnes

C'est une réponse apportée au besoin des piétons de jouir des deux côtés d'une rue sans contrainte, pour être contraint le moins possible à emprunter les passages piétons lorsqu'ils se trouvent à moins de 50m. Cette mesure entérine de fait les pratiques réelles des piétons dans de très nombreuses rues.

Elle participera à la modération des vitesses : les conducteurs seront forcés de maintenir l'attention sur l'ensemble du linéaire des rues et non plus uniquement qu'aux points de passage. C'est une mesure économique.

La mise en œuvre de cette recommandation entraîne des réticences compréhensibles en raison des habitudes et des pratiques de certains usagers (enfants, non-voyants).

Une des solutions consisterait, comme cela a été expérimenté à Paris, à matérialiser les traversées piétonnes par un marquage différent du marquage réglementaire.

→ Mesure économique n° 9 : Faire marquer le rythme par les transports collectifs

Là où circulent les bus, il est souhaitable de rendre impossible leur dépassement au droit d'un arrêt. Ainsi ce sont les bus qui donnent le rythme aux véhicules les suivant et par ailleurs les traversées des piétons sont plus sûres au moment de l'arrêt du bus, enfin la rue reste dégagée devant les bus.

Cela peut être obtenu par la pose d'éléments centraux de longueur réduite et économique. Ces éléments ne doivent pas constituer un obstacle continu à la traversée des piétons. La solution consistant à « matérialiser » l'interdiction de dépasser le bus par une ligne blanche est envisageable mais d'une efficacité incertaine.

Une autre solution, plus radicale, consiste à prévoir l'arrêt du bus dans une écluse.



PHOTO : ANNÉ FAURE

A Nantes, la ligne blanche empêche le dépassement

➔ Mesure économique n° 10 : Supprimer les attributs routiers pour voir la ville

La rue n'est pas une route : le marquage axial des chaussées y est tout à fait inutile et de plus risque de laisser croire qu'on est encore sur une route. Il n'est pas obligatoire, il y a donc toutes les raisons de s'en passer. Non seulement cette mesure ne coûte rien mais elle entraîne une économie de peinture et de main d'œuvre.

La ligne blanche n'est qu'un aménagement de confort pour guider les automobilistes sauf quand il a son utilité pour marquer une interdiction de dépasser.

De la même façon, dans la logique de réduction des largeurs de chaussées, et donc de la réduction du nombre de voies affectées à des mouvements directionnels distincts, il est conseillé de supprimer les flèches directionnelles marquées au sol.

La rue n'est pas non plus un tuyau : il est nécessaire d'effacer la rue et d'afficher la ville, et la vie qui va avec, aux utilisateurs de la rue, et notamment aux conducteurs de véhicules motorisés.

Cela peut être obtenu par une « mise en scène » des activités riveraines, par le choix et la localisation de mobilier urbain pertinents, et surtout par la présence effective de personnes.

Des solutions immédiates et économiques peuvent être trouvées à cet effet.

La ville, ses espaces publics, ne sont plus traversés par la rue. C'est la rue qui traverse la ville et ses espaces publics.

➔ Mesure économique n° 11 : Organiser une exploitation souple et adaptée

Une autre façon de faire prévaloir la vie de la ville est d'exploiter les rues de façon souple, différenciée, pour répondre mieux aux besoins de la ville qui sont eux-mêmes multiples et différents au fil du temps. Cela permet également de mettre en éveil l'attention des conducteurs de véhicules motorisés.

Ces exploitations adaptées peuvent se traduire par des régimes différents tels que « zone de rencontre », « zone à accès limité » ou « aire piétonne ». Ces adaptations peuvent correspondre à diverses situations telles que : périodes scolaires, vacances, marchés, fêtes, saisons, moments dans la journée, jours de la semaine, impératifs touristiques, etc.

Ainsi, telle rue peut être exploitée en aire piétonne à certaines heures de la journée ou certains jours de la semaine. Cela peut être le cas par exemple d'une rue desservant une entrée d'école.



PHOTO : CZ

A Paris, une rue fermée temporairement pour le jeu des enfants



PHOTO : ANNE FAURE

➔ Mesure économique n° 12 : Activer les tâches de police

Elles consistent à relever et sanctionner les infractions. Ce contrôle du respect de la réglementation, des « règles » peut-on dire aussi, conditionne la crédibilité et par conséquent l'efficacité du système de maîtrise des vitesses.

Les agents chargés de ces tâches ont également pour mission de conseiller et d'informer l'ensemble des acteurs de la zone. Il s'agit en fait de tâches « normales » dans une ville.

Ces tâches peuvent être aidées par la mise en œuvre temporelle de radars pédagogiques.

Elles seront aidées également par les contrôles de vitesse qui permettront d'évaluer l'efficacité des moyens mis en œuvre pour les maîtriser et d'apporter les correctifs et améliorations nécessaires.



PHOTO : ANNE FAURE



PHOTO : ANNE FAURE

Comme à Chartres avec des bacs à fleurs pour limiter la chaussée, à Rennes avec un simple panneau pour marquer l'entrée d'un quartier ou à Zurich avec des marquages au sol et des stationnements vélo, on peut rendre lisible le statut de la rue et les usages souhaités avec les moyens simples et des matériaux bon marché



→ Le bilan

Ce qu'il en coûte :

1
+ 2
+ 3
+ 4
+ 5
+ 6
+ 7
+ 8
+ 9
+ 10
+ 11
+ 12
= peu d'euros !

En fait, certaines des mesures trouvent des solutions économiques. Certaines mesures entraînent même des économies.

Cette présentation n'est pas une incitation à rechercher et mettre en œuvre systématiquement les solutions les plus économiques. Elle a seulement pour but d'expliquer que c'est possible !

Il est effectivement possible d'agir maintenant, sans tarder inutilement, et se donner le temps d'étudier et justifier des améliorations plus lourdes, et plus coûteuses, des rues et de l'espace public.

Cette présentation n'est pas un guide technique. Chaque principe devra donner lieu à des études afin de déterminer les solutions techniques les mieux adaptées aux moyens humains et matériels disponibles.

Pour plus d'information sur le sujet, d'autres fiches thématiques et rubriques sur le site de Rue de l'Avenir :

- . Zone 30
- . Espace public et stationnement
- . Marche et espace public
- . L'enfant et la rue
- . « Ville à vivre - Démarche ville 30 »

