



DOSSIER : ACTUALITÉS DE LA VILLE À 30

Depuis les rencontres de Montreuil et d'Arles « Ville à 30, Ville à vivre », organisées en mai et décembre 2010 par Rue de l'Avenir, les initiatives favorables à cette démarche novatrice se sont multipliées dans notre pays.

Mais si l'on veut rendre à César ce qui lui appartient, il serait honnête de préciser que le concept existait déjà depuis quelques années ici et là en Europe. Ainsi, dès 2002, le Bureau suisse de Prévention des Accidents (BPA) l'avait introduit sous l'intitulé du modèle 30/50. Il consiste en l'occurrence à aménager l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic qui, eux, conservent une limitation à 50 km/h. La démarche est relayée en 2007 par la Grande-Bretagne et le mouvement « **20 mph It's plenty for us** » lancé avec un réel succès par Rod King.



À Renens en Suisse, les habitants ont fait la fête pour le 30 km/h.

Étape importante dans ce parcours : quelques mois après la publication le 4 mai 2011, en France, du « **Manifeste pour une ville à 30 km/h** » sous la responsabilité de plusieurs associations (Rue de l'Avenir, FUB, France Auto Partage, Droits du piéton) – initiative signée par de nombreuses organisations (Club des villes et territoires cyclables, la FNAUT, l'Union Nationale des Associations Familiales, les fédérations de parents d'élèves PEEP et FCPE...) et aussitôt reprise par les associations belges – le Parlement européen s'empare à son tour du dossier. Dans une résolution adoptée le 27 septembre 2011, il préconise en effet le 30 km/h en milieu urbain. Belle surprise car c'est en quelque sorte, une reconnaissance officielle de la démarche...

Depuis, le concept de la ville à 30 km/h a poursuivi son chemin. Notamment avec la création du **réseau REV 30**, le 15 mai 2012, à Bruxelles, à l'occasion de la journée pilotée par l'Institut belge de la sécurité routière « **Vers le 30 km/h**

en agglomération une tendance européenne... et belge ? ». Puis avec le lancement, le 13 novembre dernier, d'une initiative citoyenne européenne « **30 km/h : Redonnons vie à nos rues !** ».

Quant à la France, elle voit la liste de ses « villes 30 » s'allonger. Après les pionnières – Fontenay-aux-Roses (2005), Nogent-sur-Marne (2006), Sceaux (2008), Lorient (2009) –, Fontainebleau a sauté le pas depuis le 1^{er} septembre 2010. Puis c'est Angers qui, en octobre 2012, a décidé de lever le pied : la ville fera passer progressivement ses huit quartiers à 30 km/h d'ici à la fin de 2014. Désormais, le mouvement est en marche.

Un réseau européen REV 30

Le manifeste « Pour une ville à 30 » a été lancé en France le 4 mai 2011 et l'idée reprise par la Belgique. Il 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, Fédération Européenne des Victimes de la Route, 20's Plenty for us, Gracq Wallonie). Un réseau informel REV 30 a été mis en place. Le manifeste a déjà été traduit dans 5 langues. Une version internationale est en préparation.

Contact : communication@rue-avenir.ch

L'initiative citoyenne européenne :

« **30 km/h : Redonnons vie à nos rues !** »

Rue de l'Avenir est partenaire

Dans la continuité et l'esprit de la recommandation adoptée par la résolution du 27/09/2011 du Parlement européen concernant le rapport d'initiative « sécurité routière » 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 » (Mesure 54) et après le lancement en France le 4 mai 2011 du « Manifeste pour une ville à 30 km/h », des citoyens européens, représentés par Heike AGHTE, ont déposé une « Initiative citoyenne européenne » pour faire adopter la vitesse maximale de 30 km/h en ville. Ce premier droit transnational de démocratie directe résulte du Traité de Lisbonne et est en application depuis avril 2012. La commission vient le 13 novembre 2012 d'accepter d'enregistrer cette initiative qui, pour être présentée à la Commission, nécessite de recueillir un minimum d'un million de signatures provenant d'au moins 7 pays européens. Texte de la pétition : « 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 signatures sont ouvertes : <http://fr.30kmh.eu/>

Angers, ville à 30... à petits pas ou à marche forcée ?

L'équipe municipale d'Angers annonce « Angers ville 30 en 2014 ». Pour parvenir à cet objectif, elle a choisi une démarche pragmatique avec une économie de moyens.

Ce sont « 90 rues qui ont été aménagées et marquées au sol, 20 double-sens cyclables créés, 11 totems d'entrée de quartier installés » pour l'acceptation sociale de ce projet, l'équipe municipale a privilégié une démarche participative en amont de la décision, 60 habitants de ce quartier, aux côtés des services techniques de la



Angers - 13 septembre 2012 - Inauguration d'une zone 30.

Ville, et d'élus, sont allés recueillir l'avis et les souhaits des riverains, soit chez eux soit par voie de questionnaires, puis ils ont échangé dans le cadre d'une quinzaine de réunions, pendant un an.

Cela s'accompagne d'une campagne de communication, d'appel à des référents étrangers à la ville, c'est ainsi qu'une visite de Lorient a été organisée pour des habitants. C'est ainsi également que j'ai été amené à représenter notre association, d'une part, le 13 septembre 2012 lors de l'inauguration de la zone 30 « Saint-Serge/Ney/Chalouère », à l'occasion de la signature du manifeste « Pour une ville à 30 km/h » par le Maire d'Angers M. Frédéric Béatse et lors d'un colloque sur le code de la rue et, d'autre part, le 21 septembre pour une nouvelle inauguration d'un quartier à 30 et pour la signature de l'adhésion de la ville d'Angers à *Rue de l'Avenir*.

Quartier après quartier l'équipe municipale, son maire et l'adjoint concerné pensent couvrir ainsi le territoire communal d'ici la fin de leur mandat.

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 impose la généralisation des doubles sens cyclables.



Grande-Bretagne

Le mouvement « 30 km/h c'est beaucoup pour nous » a été créé en 2007 par Rod King. Il compte désormais 40 groupes locaux en Grande-Bretagne et a contribué à la nouvelle orientation du Ministère des Transports de soutenir la limitation de vitesse à 20 mph (32 km/h) sur l'ensemble d'une ville. Aujourd'hui 2 millions de personnes vivent dans des villes qui ont adopté une limitation à 20 mph sur toutes les rues résidentielles.

www.20splentyforus.org.uk

Rod King : rodk@splentyforus.org.uk



10 octobre 2012 - Visite de Rue de l'Avenir à Fontainebleau.

bles et l'obligation de cohérence des aménagements. Angers n'a pas fait ce choix dans sa totalité, le profil des voiries n'a pas été rectifié, les stop et feux tricolores n'ont pas été remplacés par la priorité à droite par exemple, les passages piétons sont toujours tracés, la philosophie retenue est d'abord d'habituer à une réduction progressive de la vitesse, de s'appuyer sur les bons conducteurs qui respectent le 30 km/h et contraignent les autres conducteurs à en faire de même. Mais Angers prend le risque d'en rester là et de reporter le principe de cohérence aux calendes grecques. Il existe malheureusement beaucoup de fausses zones 30 !

C'est donc une politique des « petits pas » qui a été choisie ici, et non celle d'une décision brutale qui peut être légitime si le projet figurait dans la profession de foi programmatique de l'équipe ayant reçu l'onction du suffrage universel.

À suivre...

Contact : nicolas.chauvineau@ville.angers.fr

Jean-Paul CAMBERLIN

Fontainebleau s'engage

Lors de la visite organisée à Fontainebleau le 10 octobre 2012 par la délégation Ile-de-France de *Rue de l'Avenir*, Virginie Perrachon, adjointe en charge du cadre de vie, de la voirie, du stationnement, des déplacements et de l'occupation du domaine public, a présenté les mesures prises depuis le 1^{er} septembre 2010.

La ville de Fontainebleau, qui améliorerait progressivement son plan de circulation, a généra-

lisé en septembre 2010 la limitation à 30 km/h de la vitesse sur ses voies communales, à l'exception de quelques grands axes, et mis en place de nouveaux sens uniques. Cette décision, qui a pour objectif d'optimiser la sécurité des piétons et des cyclistes en apaisant la circulation et en limitant l'usage de la voiture individuelle, a été complétée par la mise en service de double-sens cyclables dans 30 % des rues en sens unique. Cette détermination du maire faisait suite à des morts de piétons et de cyclistes plusieurs années de suite.

Les décisions prises :

- Fin 2013, toutes les rues en sens unique seront en double-sens cyclable, et 30 % des rues seront équipées de pistes ou de bandes cyclables.
- Les trois zones 30 qui existent à Fontainebleau n'ont pas été étendues pour ne pas faire les aménagements spécifiques indispensables selon la législation. Des zones de rencontre sont par contre prévues, notamment autour de l'église.
- Des panneaux 30 ont été placés aux entrées de la ville et indiqué l'exception (50 km/h) sur les tronçons correspondants, ce qui n'a pas toujours été compris.
- Une intense communication : le nouveau plan de déplacement a été distribué tous les matins pendant plusieurs semaines, avec beaucoup de conviction. Il y a eu du « buzz » (radio, réseaux sociaux...), pas forcément positif, mais qui a aidé à communiquer.

Depuis la mise en place du dispositif :

- Il n'y a eu ni mort ni blessé grave, seulement des accidents légers. On a constaté une évolution positive de la sécurité, notamment au niveau des écoles, où des aménagements complémentaires ont été réalisés pour limiter la vitesse. Par ailleurs il y a plus de vélos dans les écoles, plus de parents qui y emmènent leurs enfants à vélo, et ceci tout au long de l'année, pas seulement les jours de soleil.
- La mise en sens unique de certaines rues a permis d'élargir les trottoirs, mais aussi de créer des places de stationnement là où elles étaient en déficit. Un travail a aussi été fait sur les boulevards extérieurs (alignements d'arbres, rétrécissements) pour imposer la limitation de vitesse plus que par un simple panneau.
- Tout le monde ne respecte pas le 30 km/h mais les vitesses sont comprises entre 30 et 50 km/h (90 % des voitures en dessous de 50), alors qu'elles varient de 50 à 70 lorsque la vitesse est limitée à 50. La limitation à 30 km/h permet de marginaliser les gens qui roulent trop vite.

Il n'y a pas de contrôles de vitesse systématiques, mais des contrôles ponctuels avec un « radar pédagogique » mobile. Il y a un fort sentiment de vitesse, pas toujours confirmé par les mesures, sauf en soirée à la sortie des boîtes de nuit dans les sens uniques sur voie large (jusqu'à 100 km/h ponctuellement). La lutte contre la vitesse excessive se fait plutôt près des écoles, où même 30 km/h est parfois trop rapide.

La ville a agi de façon pragmatique. Le plan de circulation évolue en fonction du stationnement et de la circulation : certaines rues prévues pour être à 30 km/h ont été remises à 50 pour éviter le non-respect susceptible de créer du danger (les automobilistes se doublent).

Après un circuit à vélo en deux groupes à travers la ville, les participants ont fait part de leur impression d'une ville apaisée, avec du respect entre automobilistes, cyclistes et piétons, tout en observant qu'il ne s'agissait pas d'une heure de

forte circulation. Même dans les rues étroites, les conducteurs bellifontains acceptent les cyclistes à contresens. Les élus confirment que, comme partout ailleurs, les réticences au double-sens cyclable, y compris de certains cyclistes, ont été fortes mais disparaissent progressivement, grâce à la pratique réelle en situation. Chacun s'adapte : suivant la circulation, certaines rues sont praticables à contresens à certaines heures et pas à d'autres.

Plusieurs aménagements particuliers suscitent des interrogations réciproques entre les participants et les représentants de la ville et ont donné lieu à un débat.

Cette visite, fort agréable, a eu l'avantage de nous confronter à la réalité de l'action des villes qui souhaitent procéder aux changements nécessaires à un meilleur fonctionnement, notamment par rapport au critère de la sécurité dans les déplacements.

De nombreuses villes pourraient s'inspirer de l'engagement de Fontainebleau pour une réduction significative des vitesses pratiquées. Le pragmatisme des actions mises en œuvre et de leurs adaptations doit également être noté.

La visite est également riche d'enseignements quant à l'importance d'un investissement fort en technicité afin de satisfaire du mieux possible l'objectif de cohérence que le code de la route exige pour la mise en œuvre des zones 30.

Enfin, l'observation de l'expérience de Fontainebleau montre tout l'avantage qu'il y a à ne pas isoler la politique de modération des vitesses de la nécessaire politique de réduction de l'usage de l'automobile, que ce soit pour l'efficacité de la modération des vitesses elles-mêmes ou pour la nécessaire requalification des espaces publics.

Contact : stephane.laudet@fontainebleau.fr

Pascal PETIT,
Abel GUGGENHEIM,
Gilbert LIEUTIER

Sur la ville 30 un site de référence :
www.ville30.org