

# La ville à 30 km/h ...ça marche !



**Redonnons vie à nos villes**

En ville, 30km/h : la règle  
50km/h : l'exception



# Redonnons vie à nos villes, adoptons le **30 km/h**...

La logique routière n'a aucune raison d'être en ville :  
**la rue n'est pas la route.**

La rue n'est pas seulement un espace de circulation :  
**c'est aussi et surtout un espace de vie.**

C'est pour défendre cette conviction qu'aujourd'hui de nombreuses associations de protection de la nature et de l'environnement, d'usagers appellent à une autre logique pour la ville. Elles réclament la généralisation du 30km/h comme vitesse de référence.

Le 50km /h devient alors l'exception et non plus la règle. La mise en place d'une telle mesure permet tout à la fois :

//// d'assurer une meilleure sécurité des usagers les plus vulnérables, en l'occurrence les piétons, en particulier les enfants, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes,

//// de réduire le bruit et la pollution de l'air dus au trafic urbain,

//// d'inciter les citoyens à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité,

//// plus généralement, de pacifier la ville et la rendre plus conviviale.

Ces bénéfices sont parfaitement admis et reconnus. On dispose désormais d'un recul de plus de vingt ans pour en juger, puisque c'est en 1992, à Graz, en Autriche, que pour la première fois l'ensemble d'un centre-ville est passé en zone 30. Depuis, de nombreuses autres villes européennes et françaises se sont inspirées de cette expérience réussie et ont instauré la règle du 30km/h en ville.

**Élus, citoyens**...adoptons au quotidien le 30 km/h plutôt que le 50  
pour une meilleure qualité de vie en ville.

**Le collectif pour la ville à 30**

# En ville, **30 km/h** devient la règle et **50 km/h** l'exception...

**Renversons la logique actuelle**

pour que le 30 km/h devienne la règle et que le 50 km/h  
soit l'exception **dans les zones urbaines et résidentielles** :

**//// Pour redonner vie à nos villes,**

**//// Pour réduire le bruit et le stress,**

**//// Pour améliorer la sécurité,  
le cadre de vie et le bien-être de tous**

REJOIGNONS LES VILLES FRANÇAISES  
ET EUROPÉENNES QUI ONT GAGNÉ CE PARI !  
(voir au dos)



## Sommaire

- 1 //// la ville 30, c'est une **circulation apaisée, attentive, civilisée**
- 2 //// la ville 30, c'est bon **pour le bien-être et la santé**
- 3 //// la ville 30, c'est bon **pour la marche et la vie des quartiers**
- 4 //// la ville 30, c'est bon **pour le vélo**
- 5 //// la ville 30, c'est une ville **où l'enfant à sa place**
- 6 //// la ville 30, c'est favoriser **le transport collectif**



La ville à 30, c'est une **circulation**  
**apaisée, attentive, civilisée**



Dans les secteurs exploités en « zone 30 », l'attention des automobilistes, des conducteurs de motos et de scooters ne se concentre pas uniquement sur les autres véhicules mais sur tout l'espace public. Elle peut s'ouvrir sur la richesse de la vie urbaine, sur tout ce qui s'y joue. Le rétablissement de la priorité à droite aux intersections induit également de leur part des comportements plus respectueux, plus civils et courtois. Tout ceci contribue à apaiser l'ambiance.

### **//// Une circulation améliorée**

Le fait qu'une partie des conducteurs de véhicules motorisés en transit, souvent pressés, soient peu à peu dissuadés d'utiliser les rues en zone 30 permet à ceux qui ont vraiment une raison d'y circuler - résidents, services publics et de sécurité, livreurs, artisans - de pouvoir le faire dans des conditions de circulation améliorées, exemptes de phénomènes de congestion.

### **//// Le principe de prudence**

La circulation dans les zones 30 favorise le respect du plus faible par le plus fort désormais édicté par la loi. Elle instaure en effet un « climat » qui dissuade généralement les automobilistes d'avoir au volant des comportements dangereux pour autrui. Le risque d'accident en est réduit d'autant.

### **//// Une incitation à se déplacer autrement, à se déplacer « mieux »**

Dans une ville 30, la qualité de la vie urbaine s'améliorant, on voit de plus en plus d'automobilistes avoir envie de se libérer de l'auto - en tout cas ceux qui n'ont pas de trop grandes distances à parcourir ! Ils se reportent sur les transports en commun et/ou les modes actifs, avec tous les effets positifs qui y sont associés : santé, sécurité, économie, préservation du cadre de vie, convivialité...





La ville à 30 pour le **bien-être**,  
pour la santé et contre la pollution



La sédentarisation croissante du mode de vie a un impact important sur la santé. Pourtant, beaucoup ignorent encore qu'on lui impute une surmortalité au moins égale à celle du tabagisme. Nos modes de vie sédentaires et motorisés augmentent en effet l'incidence des maladies cardio-vasculaires, du surpoids, du diabète, de la fréquence des chutes et de la perte d'autonomie chez les personnes âgées et même de certains cancers.

Or, se déplacer à pied ou à vélo constitue un excellent moyen de s'assurer chaque jour une activité physique d'intensité modérée d'au moins 30 mn (une marche à 4 km/h, par exemple). Telle est, en l'occurrence, la recommandation de l'OMS comme facteur de protection du bien-être et de la santé, et cela quel que soit l'âge des individus.

### **//// Privilégier les modes de transport actifs**

La marche et l'usage du vélo ont fortement diminué au cours du 20ème siècle, disparaissant presque de l'espace urbain pour laisser place à la circulation automobile devenue toute-puissante. L'adoption du 30 km/h comme vitesse de référence en ville peut constituer un puissant levier pour inverser ce mouvement et redonner toute leur place aux modes actifs, pour qu'ils se développent dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

### **//// La pollution atmosphérique**

En ville, les déplacements motorisés sont les premiers émetteurs de pollution atmosphérique et la deuxième source de particules ultra-fines (après le bâtiment). L'émission de ces particules agit sur les voies respiratoires, un phénomène responsable d'un taux de décès de 2 à 31 par 100 000 habitants par an. La réduction des vitesses en ville peut contribuer à lutter contre ce phénomène : selon l'ADEME, elle a un effet positif sur la qualité de l'air dès lors qu'elle n'entrave pas la fluidité de la circulation (évitant ainsi les phases d'accélération).

C'est cependant sur le report modal vers les modes actifs non polluants que l'on doit compter en priorité pour atteindre des objectifs ambitieux en matière d'amélioration de la qualité de l'air. Un report que la ville à 30 permet...





## La ville à 30, c'est **bon pour** la marche et la vie des quartiers



Malgré l'adoption du principe de prudence, l'accidentalité des piétons en ville ne s'est guère améliorée au cours des dernières années, en particulier concernant les personnes âgées. Et pour cause. Le maintien de la règle du 50 km/h en zone urbaine ne permet pas le plein exercice de cette prudence. À cette vitesse, la distance d'arrêt est en moyenne de 30 mètres, alors qu'elle se situe à moins de 15 mètres à 30 km/h. Ce qui se traduit en statistiques : dans un choc à 50 km/h, un piéton a une probabilité d'être tué à 60 % ; à 30 km/h, ce risque tombe à 15 % !

### **//// Moins de stress, moins de bruit, plus de nature**

Un trafic rapide nécessite une attention soutenue de la part de tous les usagers de la rue et constitue une source de stress généralisé, mais dans la ville à 30, cette tension n'a plus lieu d'être et la congestion diminue. La qualité de vie est d'autant plus améliorée que les nuisances sonores diminuent elles aussi de façon sensible,

Autre atout : le gain d'espace. Plus les voitures roulent vite, plus elles ont besoin d'espace. A contrario, dans une ville où les voitures roulent à 30 km/h, la largeur de la chaussée peut être réduite. Cela permet alors d'élargir les trottoirs, d'y installer du mobilier urbain, des bancs, d'y planter des végétaux, de faire entrer un peu de nature dans la ville et toute mesure incitative à la marche.

### **//// Un atout pour les commerces de proximité**

On sait aujourd'hui que les piétons sont les meilleurs clients pour les commerces de proximité. Ils achètent moins à chaque fois, mais plus souvent - en moyenne trois fois par semaine. Les cyclistes, eux, achètent deux fois par semaine, contre moins d'une fois pour les automobilistes. Et même si le panier des marcheurs et des cyclistes est moins important, ce sont eux qui dépensent le plus (cf. FUB - Fédération française des usagers de la bicyclette). De plus, la fluidité de la circulation est améliorée au bénéfice des livraisons, des déplacements des professionnels et des artisans.

On assiste par ailleurs à un retour de l'attractivité des centres villes et des quartiers commerçants du fait de l'amorce d'un changement de comportement des consommateurs. Les statistiques disponibles font en effet apparaître une certaine désaffection pour les centres commerciaux périphériques. La réduction des vitesses en ville ne peut que renforcer ce processus et favoriser le retour vers les commerces de proximité.





## La ville à 30, c'est bon pour le vélo



À 30 km/h, les vitesses de pointe des cyclistes, des motards et des automobilistes ne sont pas très différentes, limitant les dépassements dangereux. Mais ce n'est pas le seul intérêt pour la sécurité des cyclistes : à 30 km/h, le champ de vision de l'automobiliste et des autres usagers motorisés est également beaucoup plus ouvert. En fait, plus la vitesse est faible, plus le champ de vision est large.

### **//// Une incitation à la pratique du vélo**

La peur de l'accident est un des principaux freins à la pratique du vélo, à commencer par celle des parents pour leurs enfants. Aussi dès que les vitesses baissent, réduisant le nombre et la gravité des accidents, le nombre de cyclistes en ville augmente-t-il très sensiblement.

### **//// Des aménagements spécifiques**

Réduire la place de la voiture permet d'augmenter celle des autres usagers, notamment celle des cyclistes qui peuvent alors bénéficier d'aménagements spécifiques -bandes ou pistes, stationnements sécurisés. Dans une ville 30, les doubles sens cyclables peuvent être généralisés, ce qui permet des trajets plus directs et une réduction des temps de parcours.

### **//// Une diminution des nuisances**

La limitation des vitesses s'accompagnant d'une baisse des pollutions atmosphériques et sonores constitue une incitation à délaisser plus souvent la voiture au profit du vélo... ce qui renforcera la qualité urbaine. Ainsi se crée un cercle vertueux.

### **//// La ville 30 contribue à réduire les coûts sociaux**

Se déplacer à vélo en ville, c'est pratiquer un exercice physique au quotidien. C'est bon pour la santé de chaque cycliste, pris individuellement, mais ça l'est aussi pour la collectivité dans la mesure où cela permet de réduire les dépenses d'assurance maladie. Car ce gain -contrairement à ce qui se dit parfois- n'est pas remis en cause par l'accidentalité des cyclistes (cf. étude ORS IDF - Observatoire régional de santé Île-de-France).





La ville à 30, **c'est une ville** où  
l'enfant à sa place



Jusqu'à 10-12 ans, un enfant est pratiquement incapable de se débrouiller seul dans la circulation : il n'a ni le sens du danger, ni les réflexes, ni les capacités sensorielles, ni les facultés de raisonnement d'un adulte.

### **//// L'enfant n'est pas un adulte en miniature**

Un enfant n'a pas la même perception de la rue qu'un adulte du fait de sa taille, du développement de ses sens mais aussi de ses préoccupations et besoins. Pour lui, la rue peut apparaître comme un terrain de jeu...

Un enfant n'a pas non plus les mêmes capacités d'adaptation qu'un adulte, ce qui le met en danger lorsqu'un événement inattendu survient comme le surgissement d'une voiture ou un véhicule qui recule. En principe plus en sécurité s'il est accompagné et dans un environnement familier, il a cependant tendance à baisser sa vigilance et à être moins attentif aux dangers de la rue...

### **//// La perception de l'enfant**

Son champ de vision est réduit : alors qu'un adulte voit à 180°, un enfant d'un mètre ne dispose que d'un angle de vision d'environ 70°. Il voit essentiellement droit devant lui. Et de nombreux obstacles obstruent son champ de vision car sa petite taille ne lui permet pas de voir au-dessus des voitures et le rend même souvent invisible au regard des automobilistes. De plus, un enfant confond souvent « voir » et « être vu ».

S'il jouit d'une bonne ouïe, l'enfant a également du mal à déterminer la provenance d'un son. Il ne peut réagir qu'à un seul bruit à la fois et sélectionne toujours celui qui lui paraît le plus important (par exemple, l'appel d'un copain plutôt que le bruit d'une voiture).

Il est donc primordial de prévenir les dangers de la rue en informant aussi bien les enfants que les conducteurs à être extrêmement attentifs à l'environnement dans leurs déplacements. L'adoption du 30 km/h en ville constitue en tout cas une mesure prioritaire pour la sécurité des enfants.





La ville à 30,  
pour des transports collectifs  
plus attractifs et plus efficaces



Les transports collectifs ne sont pas confrontés comme les modes actifs au risque automobile. Dans ces conditions quelle est l'incidence de la ville à 30 sur le fonctionnement et l'attractivité des transports collectifs ?

### **//// C'est plus de régularité, une meilleure vitesse commerciale et plus de confort**

Sur la voirie exploitée effectivement sous le régime « 30 » et qui représentera au moins les 2/3 du linéaire des rues de la ville, la réduction significative du volume de trafic motorisé est absolument nécessaire et doit conduire à la suppression des épisodes de congestion. C'est là le principal profit pour les transports collectifs, tant en gain de vitesses commerciale qu'en régularité et confort.

Sur les quelques axes maintenus à 50 km/h, vitesse commerciale, régularité et confort seront assurés grâce aux modes d'exploitation adaptés et classiques tels que : couloirs réservés, priorité aux feux.

### **//// C'est une meilleure insertion dans l'espace public**

Dans la ville 30 l'espace public affecté à la circulation est grandement réduit. Cela offre la possibilité, notamment, de disposer de plus d'espace pour l'attente et l'information des clients des TC.

### **//// Les aménagements 30 compatibles avec les TC**

Pour inciter ou contraindre les automobilistes à respecter la limitation de vitesse, les concepteurs disposent d'un grand nombre de possibilités d'aménagements. Ces dispositifs doivent être conçus et réalisés afin de ne pas constituer une gêne au bon fonctionnement du service de TC.

**Nota :** La vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne sur un trajet donné, elle tient compte de la vitesse de pointe (entre deux stations), du temps passé aux arrêts et, éventuellement, des embouteillages.





## 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...»

### Les villes qui ont entamé la démarche vers le 30 :

**EN FRANCE** : Fontenay-aux-Roses, Lorient, Chambéry, Fontainebleau, Angers, Rennes, Nogent sur Marne, Sceaux, Clamart, Sèvres, Clichy la Garenne, Bruz, Ayré, Quéven, Paris, Toulouse, Montreuil, Dijon, Salon de Provence, Bordeaux, Nantes, Strasbourg.

**EN EUROPE** : Graz et Vienne en Autriche; Berlin, Munich, Fribourg-en-Brisgau en Allemagne; Zürich, Bienne et Köniz (périphérie de Berne) en Suisse; Rotterdam, Amsterdam et Delft aux Pays-Bas; Norwich, Worthing et Colchester au Royaume-Uni, où 44 grandes villes dont Londres sont en phase d'expérimentation; Bilbao en Espagne; Bologne, Padoue et Ferrare en Italie...

### Informations complémentaires sur :

[ville30.org](http://ville30.org) - [30kmh.eu](http://30kmh.eu) - [www.facebook.com/Ville30](http://www.facebook.com/Ville30)

Élus, citoyens...  
Redonnons vie à nos villes,  
adoptons le **30 km/h**...

Associations  
partenaires



D.A.R.I.Y.