



VILLE A 30, VILLE A VIVRE MONTREUIL 19 MAI 2010 PROGRAMME

MATIN 9h 12h 45

Animation Catherine VOURC'H

Catherine.vourch@orange.fr

Salle des fêtes de la Mairie de Montreuil

Ouverture : Madame VANSTEENKISTE Adjointe à la maire de Montreuil en charge des déplacements et de la voirie fabienne.vansteenkiste@montreuil.fr

Présentation « La ville à 30, une ambition retrouvée » : Gilbert LIEUTIER Président de Rue de l'Avenir depuis 2008.

Gilbert LIEUTIER a travaillé comme ingénieur au Centre d'Etudes des Transports et de l'Equipement de la région PACA en tant que Chef de projet en déplacements urbains. Il était également le correspondant vélo du C.E.T.E. Spécialiste des villes italiennes et des zones à trafic limité qui existent en Italie pour les centres des villes qui ont souvent un important patrimoine urbain et sont de cette manière protégés.

Il intervient désormais comme conseil en déplacements urbains. Il fait partie du Conseil d'Administration de l'association ADAVA qui s'occupe de promouvoir l'usage du vélo et des autres modes alternatifs à l'auto dans le Pays d'Aix et membre de l'association APROVEL qui a les mêmes objectifs à Salon de Provence. A la suite de la déclaration commune faite par 5 associations le 31 mars 2010 « Le code de la rue : une urgence en France » il vient de donner une interview à la revue du Club des villes et territoires cyclables sur le devenir du Code de la rue et sur la « Ville à 30, Ville à vivre » sujet de notre rencontre.

Gilbert.lieutier@wanadoo.fr

1 La ville à 30 : une ville plus sûre

Quelle évaluation peut-on faire aujourd'hui en ce qui concerne la sécurité à la suite de la mise en place de zones 30 ?

L'évaluation de quelques Zones 30 **Marc COURBOT** Ingénieur Voirie déplacements AITF Lille Métropole *Marc COURBOT travaille dans un service de la communauté urbaine de Lille qui s'intitule « Etudes et évaluations d'aménagement » et est le référent vélo et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite pour Lille Métropole. Il a été amené à évaluer des aménagements urbains en particulier dans le cadre de la mise en place de zone 30. Il est intervenu à plusieurs reprises sur ce thème en tant qu'expert en particulier lors des Premières Rencontres du CERTU sur la Ville durable à Lyon en février 2010. Il y a peu de travaux d'évaluation réalisés par les villes en ce qui concerne les zones 30 (création de ces zones par un décret de Novembre 1990) et leur impact pour réduire effectivement la vitesse et le nombre ou la gravité des accidents. Ceux qui existent ne sont généralement pas rendus publics. 20 mn mcourbot@lillemetropole.fr*

Présentation du modèle « 50/30km/h en localité » et première évaluation **Alain ROUILLER** Conseiller en mobilité Association Transports et Environnement

Alain ROUILLER est Vice Président de Rue de l'Avenir Suisse. Rue de l'Avenir France a été créée en 1988 et à l'époque Alain Rouiller nous a donné l'autorisation de prendre ce nom qui existait déjà en Suisse. Depuis nous avons gardé le contact et nous avons eu des échanges ou des rencontres épisodiques. Depuis 3 ans grâce à Jacques Hennebert Vice Président de Rue de l'Avenir France nous coopérons dans le cadre d'un réseau francophone intitulé « Réseau Rues » et qui réunit des experts français, belges, canadiens, luxembourgeois et suisse. Ce réseau organise des réunions de travail et des visites. Alain Rouiller est un expert reconnu sur le plan international et a accompli en tant que permanent à l'Association Transports Environnement et Vice Président de Rue de l'Avenir Suisse un travail considérable, en particulier d'information, pour faire évoluer la situation dans son pays et pour faire connaître les aménagements pionniers. Il organise chaque année des visites de lieux intéressants. (cf le site rue de l'avenir Suisse <http://rue-avenir.ch/>). Le modèle 50/30km/h existe depuis quelques années en Suisse et a été évalué. C'est pour cela que nous lui avons demandé de faire une première intervention sur ce sujet. (20min) arouiller.ate@bluewin.ch

DEBAT 30 min

2 La ville à 30 : une ville plus agréable

Comment appréhender la mesure du mieux-être des citoyens en ce qui concerne les changements de comportement et la qualité de l'espace urbain ?

- Modération de la circulation, citoyenneté et développement durable **Anne FAURE** Urbaniste. *Anne Faure, urbaniste, anime le bureau d'études ARCH'URBA qui mène des études pour les collectivités territoriales et des travaux de recherche. Elle s'intéresse depuis longtemps aux relations entre aménagement et transport, et a participé à l'équipe de suivi des opérations « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». L'urbanisme durable, la pratique de l'espace public, les modes actifs, sont les principales thématiques des études et recherches qu'Anne Faure mène actuellement, avec son équipe. Son intervention d'aujourd'hui concerne les attentes et les comportements des usagers de l'espace public. Elle nous fera part de ses réflexions sur les apports de la modération du trafic dans le domaine des relations entre les hommes et leur environnement. (15mn) arche.urba@orange.fr*

- L'impact sur les commerces et sur les usages de l'espace public **Alain ROUILLER** Conseiller en mobilité Vice Président de Rue de l'Avenir Suisse

Les commerçants sont souvent hostiles à la mise en place de mesures visant à modifier la voirie (zone 30, Zone de rencontre) compte tenu de la modification que cela peut entraîner au regard du stationnement. Or leur influence sur le plan local est souvent puissante. La question de l'accessibilité des commerces à pied et à vélo a particulièrement été travaillée en Suisse et l'exemple de la ville de Sion qui a étendu son périmètre de zone de rencontre permet de montrer que le point de vue des commerçants peut évoluer : hostiles au début ils les réclament ensuite pour leur rue... 20 min

- La mise en place du Double Sens cyclable **Tristan CAMPARDON** Chargé de la division vélo Agence de la mobilité Ville de Paris

Tristan Campardon a travaillé à la ville de Grenoble et a contribué aux aménagements de qualité en ce qui concerne en particulier l'usage du vélo dans cette ville (généralisation du double-sens cyclable). Arrivé l'an dernier à Paris il participe à l'important travail effectué par la Mairie pour mettre en double sens cyclables les Zones 30 dans 4 arrondissements pilotes. Ce travail est accompagné par un effort en matière de communication pour informer et expliquer l'objet de cette mise en place. Celle-ci est un élément important d'apaisement de la circulation automobile qui profite à l'ensemble des usagers et à la qualité de vie en ville. 20 min

Tristan.Campardon@paris.fr

DEBAT : 30 min

Déjeuner sur place 12h 45-14h (foyer de la salle des fêtes)

Après-midi 14h-17h 30

3 La ville à 30 : Une ville de la mobilité apaisée

Quel impact une politique active de création de zones 30 a-t-elle

- sur le développement de l'usage du vélo et sur la cyclabilité des villes ?

Patrice NOGUES FUBicy

Patrice NOGUES est un militant de l'association La vie à vélo (Avon Seine et Marne)et le

Vice-président de la FUBicy. C'est à la suite de son exposé fait à La Rochelle en octobre 2009 au Club des villes et territoires cyclables sur « la ville à 30 » que l'idée de faire en Ile de France une journée consacrée à ce sujet a cheminé. Il avait donné à cette occasion de nombreux exemples de villes de la région Ile de France qui s'engageaient dans une politique de généralisation de la démarche 30/50 (Fontenay aux Roses qui s'est proclamée première ville 30 de France, Sceaux, Clamart, Rueil Malmaison, Sèvres, Clichy la Garenne....) Il interviendra sur la notion de cyclabilité qu'il a étudiée à partir d'exemples de villes de Seine et Marne et l'appliquera à Montreuil. (20 m)

patrice.nogues@sfr.fr

- sur la pratique de la marche ?

Jacques HENNEBERT Vice Président Rue de l'Avenir France

Jacques HENNEBERT est un pionnier. Militant de l'Association pour le Développement des Transports en Commun de Grenoble (ADTC) il a participé à la conception et à la réalisation de la mise en place du tramway sur cette ville. Militant de l'usage du vélo en ville, lauréat du Concours « la Rue on partage » en 1992 pour l'aménagement des berges de l'Isère, ancien président de Rue de l'Avenir Jacques HENNEBERT a contribué à faire adopter à Grenoble une politique de Zone 30. Il veille depuis sur la qualité et l'évolution des aménagements. C'est également un adepte et un défenseur de la marche en tant que mode de déplacement et mode naturel de découverte de la ville. Grenoble lui doit beaucoup ainsi que de nombreuses municipalités qu'il aide bénévolement. La Rue de l'Avenir aussi. Il nous fera partager ses réflexions sur la pratique de la marche dans une ville qui souhaite apaiser la vitesse des véhicules motorisés. (15mn) Jacques.hennebert@adtc-grenoble.org

- sur la conception d'un plan stratégique des déplacements ?

L'exemple de l'agglomération de **NANTES**

Yan LE GAL Directeur d'études et de projets AURAN

Yan LE GAL est un homme clef de la prise de conscience de « l'excès automobile » selon son expression : modérer l'usage de l'automobile donc en supprimer les excès, développer une véritable offre alternative pour une ville construite autour du piéton, puis du cycliste, des bus, du tram. Il travaille depuis de nombreuses années pour que les villes et leurs habitants se délivrent de la dépendance automobile. Passeur d'innovations venant de différents pays et d'une approche de développement durable dès les années 90 il est également un créateur qui a conçu en particulier des ronds points innovants. Consultant avant de rejoindre à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise, son travail est internationalement connu et l'on peut donner l'exemple du Cours des 50 otages à Nantes ou le travail réalisé à Lorient et à Valenciennes mais aussi en région parisienne à Rueil Malmaison, Bougival, Clichy... Il a publié différents articles sur la marche et a piloté un ouvrage collectif de référence « Bonnes pratiques pour des villes à vivre à pied, à vélo... » publié par le GART en 2000. Il nous expliquera à partir de l'exemple de Nantes métropole les liens entre une politique active de création de zones 30 et la conception d'une approche stratégique des déplacements dans le cadre d'un PDU en cours de gestation. (25 mn) yan.legal@auran.org

Débat 30 min. Pause

4 La ville à 30 : un projet politique ?

Avec une présentation par les élus de 3 villes de la volonté politique de modération de la circulation ayant permis de poser localement la question de la ville à 30 (Illustration par un exemple concret)

- **Olivier LE LAMER** Adjoint au maire de **Lorient**

Quand on évoque les zones 30 ou « la ville à 30 » le nom de Lorient vient illustrer qu'il est possible d'apaiser une ville entière. La mise en zone 30 s'est étalée sur 20 ans pour une première moitié puis sur 3 ans ensuite en complément du Transport en commun en site propre le TRISKELL, avec une intégration des aménagements nécessaires dans les budgets d'entretien. Lorient est désormais une ville 30 qui a instauré à la suite d'une concertation active, des réalisations de qualité et une politique de communication pertinente une cohabitation pacifiée entre les différents modes de déplacements. 10 à 15 min olelamer@mairie-lorient.fr

- **Fabienne VANSTEENKISTE** Adjointe à la maire de **Montreuil**

L'enclavement ou l'éloignement des lignes de métro de certains quartiers et les difficultés de desserte de certaines lignes de bus (horaires, fréquence) constituent des entraves à la mobilité des habitants et représentent des freins au regard de l'emploi et de l'insertion professionnelle. C'est pourquoi la ville de Montreuil, dans la continuité des actions menées dans le cadre du PDU pour limiter le recours à la voiture particulière tout en assurant un droit aux transports pour tous, souhaite développer et généraliser l'utilisation de vélos comme mode de déplacement alternatif à la voiture dans le cadre d'une programmation de l'extension des zones 30 et de la mise en place de double sens cyclables. 10 à 15 min fabienne.vansteenkiste@montreuil.fr

- **Patrice PATTEE** Adjoint au Maire de **Sceaux**

Depuis mai 2007, la circulation est limitée à 30 km/h dans toutes les voies communales de Sceaux. Seules les voies départementales réservées à la circulation de transit restent pour le moment autorisées à 50 km/h maximum. Avec la généralisation des zones 30, l'objectif de «pacification» de la circulation devient une réalité.

À Sceaux, on ne parle plus maintenant de zones 30... mais de ville 30 ! Après une politique de concertation conduite par la Ville auprès des riverains et des associations de quartier depuis une dizaine d'années et de nombreuses expérimentations, la ville est mûre pour une généralisation de la vitesse limitée à 30 km/h sur toutes ses voies communales, les routes départementales étant seules destinées à accueillir la circulation de trafic intercommunal.

Sceaux vient de recevoir (avec Clamart) un GUIDON d'OR de la Fubicy pour avoir mis dans ses zones 30 les rues en sens unique en double sens. 10 à 15 min patrice.pattee@clos13.net

DEBAT : 15 minutes

Clôture : Enseignements de la journée et perspectives

Jean François DURAND CETE ILE DE France

Responsable de l'Unité Sécurité des déplacements et partage de la voirie

La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour se déplacer en Ile-de-France et le Plan de Déplacements Urbains de 2000 prévoyait une diminution de 3% du trafic automobile, une augmentation de 2% de l'usage des transports en commun, de 10% de la marche et un doublement du nombre de déplacements à vélo. Le diagnostic du nouveau PDU fait en Août 2009 relève que les objectifs n'ont pas été atteints et que la tendance n'est plus à une forte hausse de l'usage de la voiture (+1,4% du trafic routier) et même à une forte baisse dans Paris avec une croissance de l'usage du vélo et des deux roues motorisés. Le nouveau PDU travaille sur les modes actifs, sur l'apaisement des voiries urbaines et sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés dans un contexte de gouvernance difficile entre l'Etat et la Région, de compétences partagées en matière de voirie entre les Conseils généraux et les communes ou intercommunalités qui rendent dans certains cas difficile une cohérence d'intervention pour mettre de la voirie à 30 mais surtout, pour de nombreuses communes, des contraintes budgétaires fortes qui interrogent les possibilités de mettre largement en œuvre la ville à 30. A partir des différentes interventions de la journée J.F. DURAND abordera quelques questions centrales : Quelle coopération possible entre les différents niveaux de responsabilité ? En ce qui concerne la gouvernance ? Le financement ? La hiérarchisation des voies ? La communication sur le Code de la Rue et le nouveau partage de l'espace public ? 15 min Jean-Francois.Durand@developpement-durable.gouv.fr

Responsable de la journée pour **Rue de l' Avenir France** denis.moreau11@wanadoo.fr